10 JAHRE

DEUTSCHE REICHSBAHN

IN ARBEITER- UND BAUERNHAND



Am 1. September 1955 jährt sich zum 10. Male der Tag, an dem die Eisenbahn in die Hände der Arbeiter und Bauern gelegt wurde. In dieser Festschrift sollen die großen Leistungen unserer Eisenbahner im Kampf um die Schaffung eines gut funktionierenden Eisenbahntransportwesens in der Deutschen Demokratischen Republik noch einmal gewürdigt werden.

Erstmalig in der Geschichte Deutschlands übernahmen bewährte Antifaschisten, die in den Gefängnissen und Konzentrationslagern unter Einsatz ihres Lebens die Fahne der Arbeiterklasse hochgehalten und für ein besseres Deutschland gekämpft haben, die Leitung unserer Betriebe und Dienststellen.

Diese Aktivisten der ersten Stunde schreckten weder die Trümmer, die der faschistische Krieg als Erbe hinterlassen hatte, noch das Chaos jener Wochen und Monate im Sommer 1945.

Während viele Deutsche, auch viele Eisenbahner, damals die bange Frage stellten „wie wird es weitergehen?", handelten diese treuen Söhne der Arbeiterklasse entsprechend dem Aufruf der Kommunistischen Partei Deutschlands an alle Werktätigen und fortschrittlichen Kräfte, in dem es heißt:

> „Fester den Tritt gefaßt – höher das Haupt erhoben – mit aller Kraft ans Werk! Dann wird aus Not und Tod, Ruinen und Schmach die Freiheit des Volkes und ein neues, würdiges Leben erstehen."

Heute, 10 Jahre später, ist der überzeugende Beweis erbracht, daß die werktätigen Menschen, wenn sie, frei von der kapitalistischen Ausbeutung, alle ihre Fähigkeiten und ihren Patriotismus voll entfalten können, in der Lage sind, nie gekannte Leistungen, Taten voll Opfermut und Heldentum zu vollbringen.

Schwer war der Weg, aber es ging vorwärts, Schritt um Schritt.

Immer und besonders, wenn die Schwierigkeiten übergroß wurden, dann standen uns unsere sowjetischen Freunde mit ihren großen Erfahrungen hilfsbereit zur Seite.

Die sowjetischen Offiziere und Soldaten haben uns nicht nur vom Faschismus befreit, sondern durch ihren Sieg auch den antifaschistisch-demokratischen Kräften in Deutschland die Voraussetzungen für die Errichtung des ersten deutschen Staates der Arbeiter und Bauern geschaffen. Unser tief empfundener Dank gilt deshalb an diesem Tage des Rückblicks und der Ausschau unseren sowjetischen Freunden, besonders den sowjetischen Eisenbahnern, mit denen wir brüderlich verbunden sind.

Sinn dieser Festschrift ist es nicht allein, allen Eisenbahnern einen Überblick der wichtigsten Ereignisse der vergangenen 10 Jahre zu geben. Ihr Inhalt soll mehr sagen.

Jede Seite soll euch an die eigenen Leistungen, an die Schwierigkeiten und Erfolge auf eurem Arbeitsgebiet erinnern. Die Heldentaten unserer Aktivisten und Neuerer sollen euch Ansporn sein, ihnen nachzueifern. Es ist notwendig, daß sich jeder von euch voll bewußt wird, was sich in den vergangenen 10 Jahren im Eisenbahnwesen verändert hat und wie turmhoch unsere Entwicklung im Staat der Arbeiter und Bauern der Lage der Bundesbahn in Westdeutschland überlegen ist.

Jawohl, Kollegen, wir können stolz sein auf unsere Leistungen und unsere Errungenschaften. Erinnert ihr euch, wie wir im Jahre 1946 darum kämpften, die dringendsten Bedürfnisse der Wirtschaft und der Bevölkerung durch die Gestellung von Transportraum zu befriedigen? Heute sind die Transportleistungen gegenüber dem Jahre 1946 um mehr als 300 Prozent gestiegen. Spitzenleistungen aus dem Herbstverkehr der vergangenen Jahre sind dank der aufopferungsvollen Arbeit unserer Eisenbahner aller Berufsgruppen und Dienstzweige und der klugen Leitung von Partei und Regierung heute schon zur Selbstverständlichkeit geworden.

Hart war und ist der Kampf, alle Eisenbahner für das Neue zu gewinnen, sie davon zu überzeugen, daß unter den Bedingungen der Schaffung der Grundlagen des Sozialismus die ständige Steigerung der Arbeitsproduktivität das Ausschlaggebende und Allerwichtigste ist. Und die höhere Arbeitsproduktivität ist untrennbar verbunden mit der ständigen Anwendung von Neuerermethoden, mit dem Kampf um die Einführung der modernsten Wissenschaft und Technik im Eisenbahntransport, aber auch nicht zu trennen von unserem Ringen um Rentabilität, Disziplin, Pünktlichkeit und unfallfreies Fahren.

Unser Dank gilt der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands, die durch ihre richtunggebenden Beschlüsse und ihre aktive Hilfe die Masse unserer Eisenbahner mit Optimismus erfüllte und zu heroischen Arbeitsleistungen begeisterte.

Ein Markstein von historischer Bedeutung war die Verordnung zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der Deutschen Reichsbahn und der Lage der Eisenbahner. Wann ist jemals die Bedeutung des Eisenbahntransportes und die Arbeit der Eisenbahner in solchem Maße gewürdigt worden, wie durch die Regierung unserer Republik mit dieser Verordnung.

Voller Stolz tragen heute unsere Eisenbahner ihre blaue Uniform und die Orden und Ehrenzeichen, die ihnen für ihre friedliche Aufbauarbeit von unserer Regierung verliehen wurden.

Und welcher Eisenbahner möchte das, was er als Herr seines Betriebes unter Schweiß und Schwierigkeiten in den vergangenen 10 Jahren mit aufbauen half, wieder preisgeben. Einen solchen Eisenbahner kann es nicht geben. Aber in der kapitalistischen Welt, vor allem in Westdeutschland, sind Kräfte am Werke, die den Krieg vorbereiten und das Rad der Geschichte zurückdrehen wollen.

Deshalb ist es erforderlich, daß wir alle die Erinnerung an die Aufbauarbeit der hinter uns liegenden 10 Jahre mit dem festen Entschluß verbinden, unsere Kräfte nicht zu schonen, um schnell, pünktlich und rentabel zu transportieren, aber auch unsere Betriebe und Fahrzeuge, unsere Anlagen und kulturellen Errungenschaften, unsere stolze junge Deutsche Demokratische Republik mit allen Mitteln zu schützen und zu verteidigen.

R. Menzel

Stellvertreter des Ministers für Verkehrswesen und Leiter der Politischen Verwaltung der Deutschen Reichsbahn

10 JAHRE geführt von der SOZIALISTISCHEN



Dipl.-Ing. Erwin Kramer, Minister für Verkehrswesen der Deutschen Demokratischen Republik

10 Jahre sind es her, daß unser größter volkseigener Betrieb unter deutscher Verwaltung seinen Aufbau begann. Die Voraussetzungen hierfür schuf die ruhmreiche Sowjetarmee, unter deren machtvollen Schlägen der faschistische deutsche Militarismus und sein gesamter Staatsapparat zusammenbrach.

Die Verkehrsanlagen waren durch den Krieg, durch die amerikanischen Bombenteppiche und durch die sinnlose Vernichtungswut der Faschisten zerstört und verwüstet.

Unter der Leitung klassenbewußter Arbeiter, die zu einem großen Teil aus den Konzentrationslagern, aus den Gefängnissen und aus der Emigration zurückgekehrt waren, wurden gemeinsam mit vielen Tausenden fortschrittlichen Eisenbahnern alle Kräfte angewandt, die zerrissenen Schienenstränge wieder zu verbinden, die Brücken wieder herzurichten und die Lokomotiven wieder in Gang zu setzen, um Züge für den Frieden zu fahren.

Das alles war keine leichte Arbeit.

Heute weiß jeder, daß der Weg seit 1945, der Weg des Aufstiegs aus eigener Kraft, den wir in unserem Staat der Arbeiter und Bauern beschritten haben, der einzig richtige ist.

Unter den Bedingungen der Arbeiter-und-Bauern-Macht ist die Arbeit zu einer Sache des Ruhmes und der Ehre geworden, und mit Stolz kann festgestellt werden, daß in den zurückliegenden Jahren des demokratischen Aufbaues Gewaltiges von den Eisenbahnern geleistet worden ist.

Bei diesen Betrachtungen sei in erster Linie unseren Freunden, den sowjetischen Eisenbahnern, gedankt, die uns unermüdlich mit großer Geduld und Ausdauer halfen, mit den Schwierigkeiten fertig zu werden. Von ihnen, die die große Kommunistische Partei der Sowjetunion im Geiste des proletarischen Internationalismus erzogen hat, haben wir unendlich viel gelernt.

Unsere Eisenbahner erkennen heute ihre hervorragende politische und wirtschaftliche Rolle im Staat. Geführt von der Partei der Arbeiterklasse gelang es, die Arbeit ständig weiter zu verbessern und neue Erfolge zu erringen. Diese Erfolge unseres neuen Lebens stehen in engster Verbindung mit jenen Erfolgen des organisierten Weltfriedenslagers. So gehen die Staaten des sozialistischen und demokratischen Lagers heute dazu über, unter der Führung der Sowjetunion die großen Perspektivpläne eines herrlichen friedlichen Aufbauwerkes mit gemeinsamen Kräften und Anstrengungen zu verwirklichen.

In echter Freundschaft und Verbundenheit schlossen die Völker dieses Lagers ihre gewaltigen, wirtschaftlichen, militärischen und politischen Kräfte zusammen. Davon legt der Warschauer Vertrag über Freundschaft, Zusammenarbeit und gegenseitigen Beistand beredtes Zeugnis ab.

Die Strategen des kalten Krieges sind mit ihrer „Politik der Stärke" durch die großen Erfolge des Weltfriedenslagers in eine Sackgasse geraten. Die Kräfte des Friedens und des Fortschritts haben die Welt in Bewegung gebracht, und niemals wird es den Strategen des Krieges gelingen, das Rad der Geschichte rückwärts zu drehen.

Die heutige politische Situation ist ein eindeutiger Beweis für die Veränderung des Kräfteverhältnisses in der Welt. Diese Veränderungen haben sich auch auf die Arbeit der Eisenbahner ausgewirkt. Sie spiegeln sich wider in den erreichten Leistungen und in dem Ergebnis eines zähen und beharrlichen Kampfes, der mit dem Sieg der Friedenskräfte auf eine immer höhere Stufe gestellt worden ist.

Erinnern wir uns noch der großen Müdigkeit und Lethargie, die noch 1946 herrschte. Als uns damals die Aufgabe gestellt wurde, die Beladung zu steigern, erklärten viele das für eine Unmöglichkeit. Heute, wo wir im Durchschnitt über das Dreifache beladen, erschrickt niemand mehr vor einer solchen Aufgabe. Erinnern wir uns jener Zeiten, wo unsere Züge mit vernagelten Fenstern über die Strecken rollten, wo Trauben von Menschen auf Dächern, Trittbrettern und Puffern hingen.

Heute können unsere Menschen in guten, aber auch in neuen, modernen Wagen wieder bequem reisen, und vielen unserer Werktätigen sparen die im Berufsverkehr eingesetzten Doppelstockgliederzüge wertvolle Zeit auf dem Wege von und zur Arbeitsstelle.

Der neue Aufbau der Deutschen Reichsbahn ist aber auch untrennbar verbunden mit der steten Verbesserung der materiellen, kulturellen und sozialen Lage der Eisenbahner. Partei, Regierung und Gewerkschaften stellen die Sorge um den Menschen in den Mittelpunkt ihrer Tätigkeit, zum erstenmal in der Geschichte der Deutschen Reichsbahn gibt es eine systematische materielle, kulturelle und soziale Betreuung der Eisenbahner. In den Betriebskollektivverträgen spiegeln sich die neuen Produktionsverhältnisse wider.

Anders dagegen sieht es bei der Deutschen Bundesbahn aus. Die Kriegspolitik der Adenauer-Regierung hat auch verheerende Folgen im Verkehrswesen nach sich gezogen. Der Konkurrenzkampf zwischen Schiene und Straße verschärft sich immer mehr, und nicht zuletzt wird durch die Militarisierung der Bundesbahn die Lebenslage der westdeutschen Eisenbahner ständig verschlechtert. Die Verschuldung der Bundesbahn steigt immer höher. Die Folge davon ist, daß die westdeutschen Eisenbahner täglich von dem Gespenst der Arbeitslosigkeit bedroht sind. Durch die Rationalisierungsmaßnahmen verringerte die Deutsche Bundesbahn allein in den Jahren 1953 und 1954 ihren Personalbestand im Betriebsdienst um 27 284 Beschäftigte, das sind etwa 7 Prozent.

EINHEITSPARTEI DEUTSCHLANDS errangen wir die Erfolge

Der Arbeitsplatz der Eisenbahner in der Deutschen Demokratischen Republik dagegen ist unter den Bedingungen der Arbeiter-und-Bauern-Macht gesichert.

Wir können aber auf dem Erreichten nicht ausruhen.

Während es in den vergangenen Jahren in der Hauptsache noch darauf ankam, die Leistungen an sich zu steigern, so steht jetzt die entscheidende Aufgabe, den Aufwand für die zu erzielenden Leistungen zu senken. Das bedingt, wie es das 24. Plenum des ZK der SED fordert, die Entwicklung einer neuen Technik im Eisenbahnwesen, und vor allem gilt es, die Arbeit mit neuen Methoden zu organisieren.

Solche neuen Methoden sind u. a. von unseren Lokführern und -heizern schon erfolgreich angewandt worden. Ihnen gelang es, den spezifischen Kohleverbrauch allein in der Zeit von 1950 bis 1955 um 41,6 Prozent zu senken.

Darüber hinaus waren unsere Lokführer und -heizer die Initiatoren wichtiger Wettbewerbe, wie der 500000er- und der Schwerlastbewegung, wofür unsere Regierung viele Kollegen als „Verdiente Eisenbahner" und „Helden der Arbeit" auszeichnen konnte.

Einige neue Lokomotivgattungen befinden sich in der Erprobung, und wir werden im zweiten Fünfjahrplan auch in der Lage sein, an die Erneuerung des Lokomotivparkes durch Serienbau heranzugehen, wobei für die sparsame Ausnutzung unserer Brennstoffvorräte auch den Kohlenstaublokomotiven Bedeutung zukommt.

Weitgehende Erfolge konnten auch in der Wagenwirtschaft erzielt werden. So erhielten wir eine stattliche Anzahl vierachsiger Kühlwagen, vierachsige offene und gedeckte Wagen mit 50 t Ladegewicht sowie vierachsige und auch sechsachsige Plattenwagen. Auch neue Personenwagen konnten in beträchtlicher Anzahl in den Dienst gestellt werden.

Großes haben in diesen zehn Jahren auch die Arbeiter in den Ausbesserungswerken der Reichsbahn geleistet. Nach dem Wiederaufbau der Werke gelang es in wenigen Jahren, den Ausstoß an ausgebesserten Lokomotiven und Wagen bei allen Schadgruppen auf den zur geordneten Fahrzeugunterhaltung erforderlichen Stand zu bringen. Eine große Rolle spielte dabei die Einrichtung zentraler Werkstätten für die Aufarbeitung von Federn, Kupplungen, Armaturen, Vorwärmern und Pumpen. Eine wichtige Maßnahme zur Verbesserung der Unterhaltung der Fahrzeuge war die Spezialisierung unserer Werke auf je nur wenige Gattungen von Lokomotiven oder Wagen und die Beheimatung der Fahrzeuge bei diesen spezialisierten Werken.

Das macht es möglich, besonders in der Wagenreparatur zur Fließfertigung in Großserien überzugehen. Die Kosten der Ausbesserung sind dadurch gesunken, und die Lagerhaltung an Stoffen und Ersatzteilen konnte wesentlich reduziert werden. Vor allem aber wurde die Verantwortung und auch das Interesse der Werke an der Verbesserung der Qualität der Ausbesserung wesentlich erhöht.

Ein erstrangiges Instrument zur Verbesserung der Arbeit im operativen Betriebs- und Verkehrsdienst erhielten die Eisenbahner mit dem Dispatchersystem, und auch hier waren es wieder unsere sowjetischen Freunde, die uns ihre Erfahrungen uneigennützig übermittelten. Noch in diesem Jahr wird die Betriebsführung auf dem gesamten Streckennetz auf das Dispatchersystem umgestellt, und den Eisenbahnern werden moderne Ferndispatcher-, Bahnhofsdispatcher- und Streckendispatcherfernsprechanlagen zur Verfügung gestellt.

Die höheren Aufgaben erforderten auch neue Formen der Struktur und eine verbesserte Arbeitsorganisation im Eisenbahnwesen. Es war notwendig, die Direktions- und Ämtergrenzen entsprechend der Ökonomik und den höheren Aufgaben zu verändern und die wichtigsten Hauptstrecken unter dem einheitlichen Kommando des Dispatchers zusammenzufassen. Die strukturellen Änderungen ermöglichen es jetzt, den Plan bis auf die Brigade und auf die Schicht aufzuschlüsseln. Der Dispatcher hat die volle Verantwortung für seine Arbeit. Jede Schicht kontrolliert täglich die Planerfüllung und rechnet bei der Dienstübergabe den Schichtplan ab. Die damit erreichte konsequente Durchsetzung des Prinzips der einheitlichen Kommandogewalt kommt im Wettbewerb um die Grüne Strecke zum Ausdruck.

Ein weiterer Fortschritt, um eine richtige Ordnung herzustellen und die Arbeitsbedingungen ständig zu verbessern, ist die endgültige feste Verankerung des Achtstundentages im Betriebsdienst, der durch den einheitlichen Arbeitszeitbeginn erzielt wurde.

Alle erzielten Erfolge haben das Fundament geschaffen, um jetzt planmäßig die Rekonstruktion und Modernisierung unseres Transportwesens zu erreichen. Hier wird es Aufgabe der Wissenschaftler und Forscher sein, die Technik für die Erleichterung der Arbeit und für die allseitige Verbesserung des Verkehrswesens maximal auszunutzen.

Die Lösung der neuen Aufgaben ist nur dadurch zu erreichen, daß die Leiter der Betriebe und Dienststellen die Neuererbewegung, die Bewegung zur Erhöhung der Rentabilität ihrer Betriebe und zur Beseitigung der Verlustwirtschaft engstens verbinden mit dem Kampf um die Entwicklung, Einführung und Meisterung der neuen Technik.

Für die Professoren der Hochschule für Verkehrswesen, für die Wissenschaftler im Technischen Zentralamt der Deutschen Reichsbahn und für alle Ingenieure und Techniker unseres Betriebes kommt es jetzt darauf an, ihre großen schöpferischen Fähigkeiten einzusetzen, um in einem Perspektivplan die weitere Entwicklung und Anwendung der fortschrittlichen Technik entsprechend den Aufgaben des 24. Plenums des Zentralkomitees der SED durchzusetzen.

In diesem Zusammenhang ergibt sich auch als nächste Aufgabe die Veränderung des Ausbildungs- und Qualifizierungssystems. Die Einführung einer modernen Technik fordert von den leitenden Kadern im Eisenbahnwesen die Fähigkeit, die modernen technischen Errungenschaften richtig zu beurteilen und konsequent anzuwenden. Den leitenden Kadern müssen deshalb die neuesten Erkenntnisse der Wissenschaft und Technik planmäßig gelehrt werden.

Alles bisher Erreichte entstand im Kampf des Neuen gegen das Alte. Es gilt jetzt, diesen Kampf entsprechend den vor uns stehenden Aufgaben noch energischer und zielbewußter zu führen. Das erfordert vor allem, die Triebkräfte der Entwicklung, die Initiative der Massen, in die richtige Bahn zu lenken.

Die Politische Verwaltung der Deutschen Reichsbahn hat einen großen Anteil bei der Mobilisierung der Eisenbahner. Ihrer Tätigkeit und der Tätigkeit der von ihr angeleiteten Parteiorganisationen ist es zu danken, daß die Eisenbahner erkannten, welche Kraft die einige Arbeiterklasse besitzt.

Jeder Eisenbahner weiß heute seine Errungenschaften zu schätzen, und jeder ist bereit, die Erfolge unserer Arbeiter-und-Bauern-Macht zu schützen und zu verteidigen. Sie haben die Lehren der Geschichte verstanden und wissen, daß nur die Freundschaft mit den Völkern des Friedenslagers unter der Führung der Sowjetunion der Welt den Frieden erhalten und zur Wiedervereinigung Deutschlands führen kann. Von diesem Bewußtsein durchdrungen, werden die Eisenbahner, entsprechend dem in Warschau abgeschlossenen Vertrag über Freundschaft, Zusammenarbeit und gegenseitigen Beistand, alle Kraft aufwenden, um die sich ergebenden Aufgaben für unser Volk in Ehren zu lösen.

Sie werden, geführt von der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands, zu weiteren großen Erfolgen schreiten und so helfen, unser geliebtes Vaterland wieder zu vereinigen und den Sieg der Sache des Friedens zu sichern.

ES BEGANN EINE NEUE ZEIT

Noch waren die Gleise, Lokomotiven und Wagen durch Bomben und Granaten beschädigt. Die Ruinen der Bahnhöfe und Betriebsanlagen mahnten uns, daran zu denken, daß Hitler im Auftrag der deutschen Imperialisten die Völker Europas mit unsagbarem Leid überschüttet, das deutsche Volk an den Rand des Ruins gebracht hatte. So sah es am 8. Mai 1945 traurig aus. Bewährte Antifaschisten hatten den Willen, das Chaos, das bestand, zu beenden. Sie erhielten allenthalben die Hilfe der sowjetischen Besatzungstruppen.

Meine erste Arbeit war, die gewerkschaftliche Grundlage in den Betrieben der Deutschen Reichsbahn zu schaffen. Meine langjährige Tätigkeit als Eisenbahner, als Bahnunterhaltungsarbeiter, als Zugschaffner vor 1945 gab mir dazu die Voraussetzungen. Mit bekannten Genossen und Kollegen, die sich bereits in der Arbeiterbewegung bewährt hatten, wurde diese Arbeit sofort begonnen. In Karl-Marx-Stadt, dem ehemaligen Chemnitz, war meine damalige Arbeitsstelle.

In kurzen Beratungen wurde beschlossen, Kohle für die Lokomotiven einzukaufen. Das aus Fahrgeldern eingenommene Geld wurde zum Einkauf von Kohle verwendet. Es bestand nur die Möglichkeit, mit Bargeld einzukaufen. Die zerstörten Gleisanlagen wurden wieder instand gesetzt, so daß Streckenabschnitt für Streckenabschnitt wieder voll in Betrieb genommen werden konnte.

Die Trümmer, die Ruinen wurden beiseite geräumt, und so begann der Aufbau. Mit wenig Brot, aber unter Anspannung aller Kräfte wurden die Schwierigkeiten überwunden. Ich arbeitete als Amtsvorstand. Die Berufszüge und Reisezüge waren überfüllt, Lokomotiven und Trittbretter der Reisezugwagen waren neben überfüllten Abteilen noch Beförderungsplätze. Zur Beförderung von Lebensmitteln, Ziegelsteinen, Zement wurden Personenwagen benutzt, da Güterwagen nicht in ausreichender Zahl zur Verfügung standen. Aber schon zeigten sich die ersten Erfolge. Spürbar stärker wurde die Kraft, die lenkte und leitete. Die Partei der Arbeiterklasse, die SED, war der Motor des Neuaufbaues.

Und wenn ich auf 1950 zurückschaue, auf die Aufgaben der Jahre 1945 bis 1949, so haben wir doch recht viel erreicht.

Unsere Reisezüge, Berufszüge fahren besser, schneller, die Güterwagen wurden ausgebessert und konnten in größerer Zahl zur Verfügung gestellt werden. Unsere sowjetischen Genossen halfen uns durch Rückgabe von Güterwagen. So spürte ich, was die große, brüderliche Hilfe der Sowjetunion für uns bedeutet, wie sie bei der eigenen Arbeit zu verstehen ist.

Der erste Fünfjahrplan wurde begonnen, und mit ihm standen neue, größere Aufgaben vor uns. Es wurden neue Reisezugwagen, Doppelstockwagen gebaut, um besonders den Berufsverkehr zu verbessern. Neue Stellwerke (Gleisbildstellwerke) wurden gebaut und in Betrieb genommen. Sie zeigten einen weiteren Fortschritt in unserem Eisenbahnbetrieb. Wenn in den Jahren nach 1945 der operative Dienst sich langsam auf die Bedeutung und Größe seiner Aufgaben besann, so zeigt er heute nach der Einführung des Dispatcherdienstes bei der Deutschen Reichsbahn, welchen großen Schritt nach vorwärts er gemacht hat. Die Anfangsschwierigkeiten, die bestanden haben, sind klein geworden.

Die Größe unserer heutigen Aufgaben wird bestimmt durch unsere eigenen Erfolge. Ausgelöst durch die Aktivistenbewegung, durch Neuerermethoden, durch ein höheres Arbeitsbewußtsein und eine höhere Arbeitsproduktivität auch bei der Deutschen Reichsbahn, sind die vor uns stehenden Aufgaben Ausdruck einer neuen, besseren, schöneren Zeit.

Für unser großes Ziel, die Verwirklichung des Sozialismus, mitzuarbeiten, macht uns stolz, Menschen unserer Zeit zu sein.

Denken wir aber stets daran, wie es 1945 aussah, mit welcher Kraft wir die uns anfänglich schier unüberwindlich scheinenden Schwierigkeiten gemeistert haben.

Hans Uhle
Verdienter Eisenbahner

DIE S-BAHN, UNGETEILTES VERKEHRSMITTEL DER DEUTSCHEN HAUPTSTADT

Die Berliner S-Bahn ist seit ihrem Bestehen das beliebteste Verkehrsmittel der Menschen unserer deutschen Hauptstadt. Sie sorgt dafür, daß die Werktätigen im Berufsverkehr schnell und sicher an ihre Arbeitsplätze und zurück befördert werden, und bringt die erholungsuchende Bevölkerung an die schönsten Plätze der Hauptstadt und der Randgebiete.

Während des furchtbaren zweiten Weltkrieges wurden ihr schwere Schäden zugefügt, die erst ganz allmählich wieder beseitigt werden konnten, teilweise haben wir noch heute unter den Auswirkungen dieser Zerstörungen zu leiden. Ich denke nur an die Sprengung des Spreetunnels und des Tunnels unter dem Landwehrkanal, wo plötzlich riesige Wassermassen in den Nord-Süd-Bahn-Tunnel eindrangen.

Ein Heldentum der Arbeit kam damals bei allen Eisenbahnern auf, die oftmals nur mit einem Stück trocken Brot in der Tasche an die Wiederingangsetzung der S-Bahn herangingen. Da gab es keinen Sonn- und Feiertag, und die Berliner Eisenbahner leisteten viele freiwillige Dienstschichten, um dem großen Ziel der schnellsten Wiederherstellung geordneter Verkehrsverhältnisse in einer einheitlichen, demokratischen deutschen Hauptstadt zu dienen. Jede wiederhergestellte Strecke, jeder wiederaufgebaute S-Bahnwagen zeugte von der Liebe unserer Eisenbahner zur Berliner S-Bahn und von ihrem Aufbauwillen. Deshalb waren die Eisenbahner empört, als die Feinde unseres Volkes auch die deutsche Hauptstadt spalteten. Die Eisenbahner haben unbeirrbar alle Anschläge auf die Berliner S-Bahn abgewehrt und kämpfen unentwegt für die Einheit unserer Heimat.

Nachdem die Betriebsleitung der S-Bahn bereits am 3. Mai 1945 unter meiner Leitung ihren Dienst wieder aufnahm, setzten die Kolleginnen und Kollegen ihre ganze Kraft ein, um die S-Bahnstrecken schnellstens wieder befahrbar zu machen und damit der schwergeprüften Berliner Bevölkerung zu helfen.

Als erste Strecke konnte die Strecke Wannsee—Schöneberg wieder in Betrieb genommen werden, der Zug um Zug weitere Streckenabschnitte folgten.

Heute befördert die Berliner S-Bahn im Jahresdurchschnitt wieder täglich 1,7 Millionen Werktätige und Reisende im Normalverkehr. Aus dieser hervorragenden Leistung sind nicht nur die Taten der Eisenbahner ersichtlich, die verantwortungsbewußt ihren oftmals schweren Dienst tun, sondern sie beweisen mit ihrer Arbeitsleistung täglich, daß sie sich mit allen Mitteln nicht nur für die Berliner S-Bahn — als einziges ungeteiltes Verkehrsmittel der deutschen Hauptstadt — einsetzen, sondern auch aktiv am Kampf zur Wiedervereinigung unseres deutschen Vaterlandes beteiligt sind.

Oft und gern erinnern sich die Kolleginnen und Kollegen der Berliner S-Bahn jener Sommertage des Jahres 1951, als die friedliebende Jugend der Welt zu Gast in unserer Hauptstadt weilte. Während dieser drei Wochen der Weltfestspiele haben damals insgesamt 56,1 Millionen Fahrgäste die S-Bahn benutzt, das entspricht einer höheren Beförderungsleistung gegenüber dem normalen S-Bahnverkehr von 18,3 Millionen Reisenden.

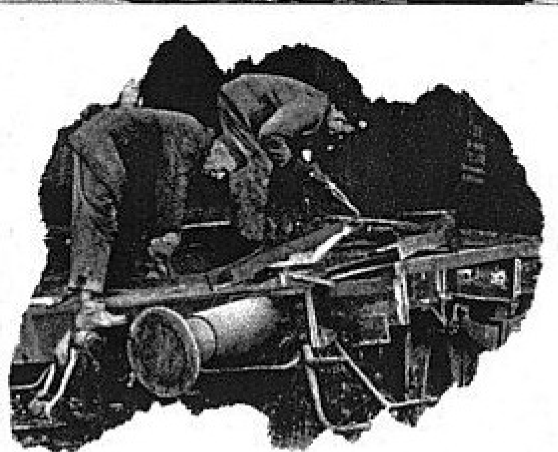
Viele Wünsche und Pläne haben wir selbst noch zur Verbesserung des S-Bahnverkehrs, die wir aber nur verwirklichen können, wenn es uns gelingt, den Frieden zu erhalten.

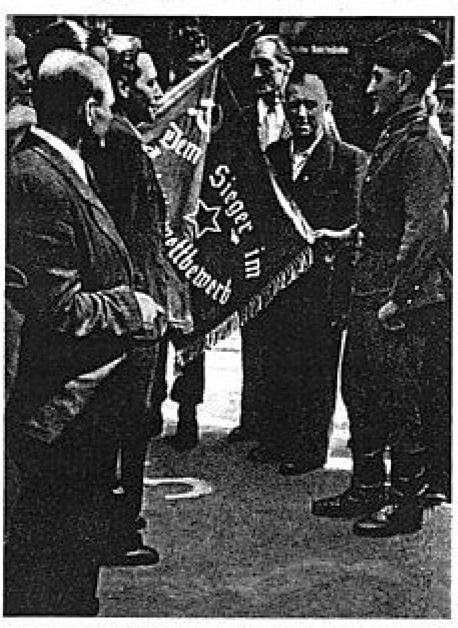
Wir werden alles einsetzen, um diesem großen und schönen Ziel zu dienen. Wir arbeiten für ein einiges und friedliebendes Deutschland, in dem frohe und glückliche Menschen mit einer lichtvollen Zukunft auch auf der Berliner S-Bahn fahren.

Friedrich Kittlaus
Verdienter Eisenbahner



Aktivisten DER ERSTEN STUNDE





Geführt von den besten Söhnen der Arbeiterklasse wurde von den schaffenden Menschen der Schutt beiseite geräumt und der Eisenbahnverkehr wieder in Gang gebracht. Groß ist die Anzahl der Eisenbahner, die heldenhafte Leistungen vollbrachten.

Zerborstene Güterwagen, verbogene Schienen, zerstörte Bahnhofs- und Stellwerksgebäude, ein völlig zerrüttetes Eisenbahnwesen, das war das Erbe, das der Hitlerfaschismus uns hinterließ. Ungebrochen jedoch war der Wille der deutschen Menschen zum Leben.



Genosse Hans Uhle hatte einen großen Anteil daran, daß im Dresdner Bezirk das Leben schon in kurzer Zeit wieder normal pulsierte.

Bei der Ingangbringung des Berliner S-Bahnverkehrs zeichnete sich besonders Kollege Friedrich Kittlaus (im Bild außen rechts) durch seine unermüdliche Tatkraft aus.



Treue Freunde an unserer Seite

8. Mai 1945
Die Sowjetische Militäradministration in Deutschland übernimmt die Leitung der Deutschen Reichsbahn.

1. September 1945
Übergabe der Deutschen Reichsbahn in die Hände des deutschen Volkes auf Grund des Befehls 8 der SMAD.

4. Juni 1947
Bildung der ständigen Wirtschaftskommission für die sowjetische Besatzungszone mit der Hauptverwaltung Deutsche Reichsbahn.

10. Oktober 1947
Befehl Nr. 234 der SMAD: Steigerung der Arbeitsproduktivität, Werkküchenessen, Lohnerhöhungen und Prämien.

9. Mai 1949
Befehl des Obersten Befehlshabers der Sowjetischen Besatzungstruppen in Deutschland, Armeegeneral Tschujkow, über die Aufhebung der beiderseitigen Verkehrsbeschränkungen.

7. Oktober 1949
Proklamierung der Deutschen Demokratischen Republik in Berlin.

10. Oktober 1949
Übertragung der Verwaltungsfunktionen von der SMAD auf die Regierung der DDR und Bildung einer Sowjetischen Kontrollkommission (SKK).

21. April 1952
Herausgabe der ersten Übersetzung sowjetischer Eisenbahnfachbücher.

1. Dezember 1952
Mit einer FDGB-Delegation besuchen zum ersten Male auch Funktionäre der IG Eisenbahn die Sowjetunion.

27. Mai 1953
Auflösung der SKK in Deutschland und Schaffung des Amtes eines Hohen Kommissars der UdSSR in Deutschland.

12. August 1953
Eine Delegation der Deutschen Reichsbahn besucht die Sowjetunion und studiert das Dispatchersystem und die Methoden der gesellschaftlichen Arbeit unter den sowjetischen Eisenbahnern.

25. März 1954
Aufhebung der Kontrolle durch den Hohen Kommissar der UdSSR in Deutschland. Herstellung der vollen Souveränitätsrechte der DDR und ihrer Entscheidungsfreiheit in ihren inneren und äußeren Angelegenheiten.

Im April 1954
Die Regierung der UdSSR entspricht der Bitte der Regierung der Deutschen Demokratischen Republik und stellt dem Ministerium für Verkehrswesen sowjetische Eisenbahnfachleute als Berater zur Verfügung.

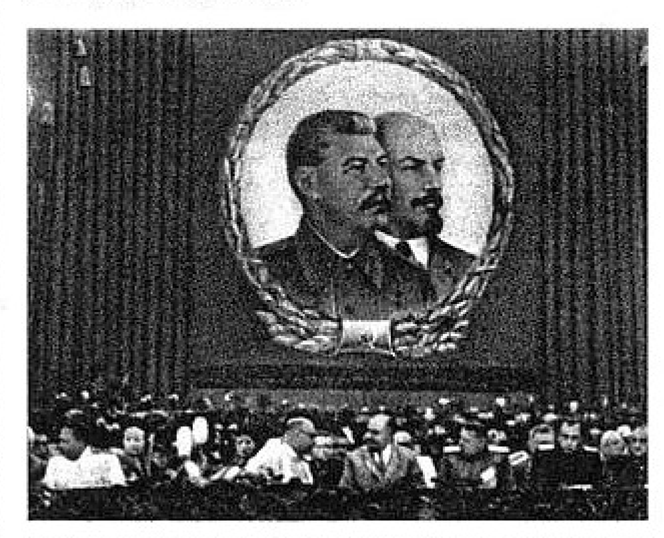
13. Juni 1954
Besuch einer sowjetischen Eisenbahnerdelegation mit dem Stellvertreter des Leiters der Politischen Verwaltung des Ministeriums für Verkehrswesen der UdSSR, Zaregorodzew, und Prof. Petrow zum Tag des deutschen Eisenbahners 1954.

12. Juni 1955
Zum Tag des deutschen Eisenbahners 1955 weilt der Minister für Verkehrswesen der UdSSR, Bestschew, mit einer Delegation sowjetischer Eisenbahner in der DDR.

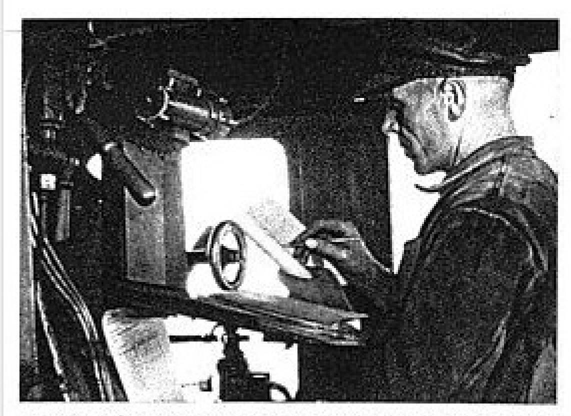
Sie hielten noch die Waffen in der Hand, mit denen sie den Hitlerfaschismus in Deutschland zerschlagen hatten, als die ruhmreichen Söhne und Töchter der Sowjetunion darangingen, den Eisenbahntransport in der damaligen Sowjetischen Besatzungszone wieder in Gang zu bringen. Unter ihrer Leitung fuhren die ersten Züge über unsere Strecken. Auch sie, die zu unseren besten Freunden wurden, gehören zu den Aktivisten der ersten Stunde.



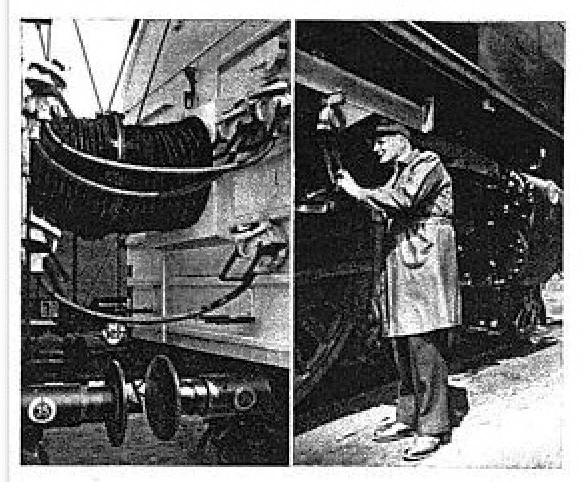
Der Freundschaftszug der Jugendbrigade „Walter Ulbricht" fährt aus dem Leipziger Hauptbahnhof.

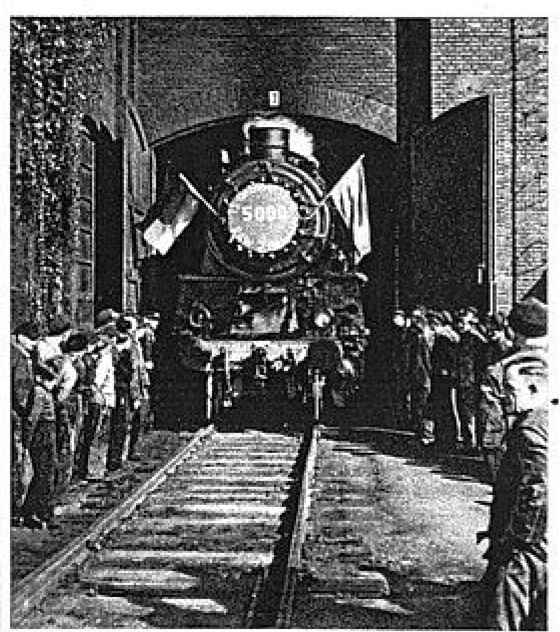


Eine hohe Ehre wurde den deutschen Eisenbahnern zuteil, als die Leiter der ersten Delegation zum Ehrentag der sowjetischen Eisenbahner im Jahre 1954 beim Festakt in das Präsidium gerufen wurden und in der ersten Reihe Platz nahmen.



Held der Arbeit Eduard Hieronymus schuf als Lokführer 1952 neue Kohleverbrauchsnormen. Durch ihre Anwendung konnte der Kohleverbrauch der Deutschen Reichsbahn erheblich gesenkt werden.







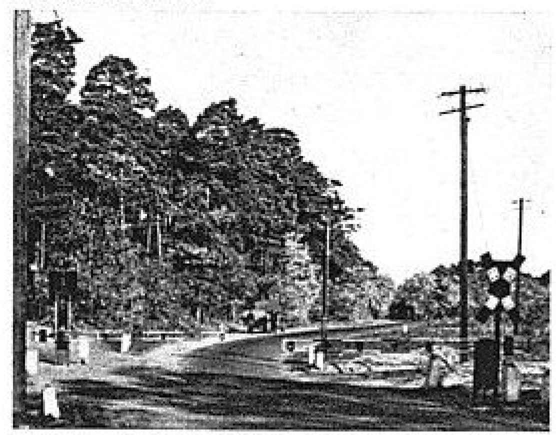
Im Juli 1951 war das größte Bauwerk der Deutschen Reichsbahn, der südliche Berliner Außenring, fertiggestellt. Beherrschend blickt das moderne Gleisbildstellwerk Bf Schönefeld auf die gewaltigen Anlagen.

•

Nach dem neuesten Stand der Kältetechnik ausgerüstete Kühlwagenzüge der Deutschen Reichsbahn bringen die Güter gekühlt und frisch an ihre Bestimmungsorte. Durch die Faltenbälge läuft die im Motorwagen erzeugte Kühlflüssigkeit durch den ganzen Zug.

•

Die Kohlenstaublokomotive, eine Entwicklung des Nationalpreisträgers Hans Wendler vom Technischen Zentralamt der Deutschen Reichsbahn, ist aus der Maschinenwirtschaft der Deutschen Reichsbahn nicht mehr wegzudenken.



Die Entwicklung der automatischen Halbschranke zeugt von dem Bemühen der Deutschen Reichsbahn, nicht nur den Eisenbahnbetrieb schnell und sicher zu gestalten, sondern auch dem Straßenverkehr durch modernste Anlagen Sicherheit zu garantieren.

•

Gewaltige Leistungen vollbrachten auch die Arbeiter in den Reichsbahnausbesserungswerken. Am Tag der Aktivisten, am 13. Oktober 1954, konnten die Eisenbahner des Raw 7. Oktober Zwickau stolz ihre 5000. ausgebesserte Lokomotive den Betriebseisenbahnern übergeben.

Mit unserer Regierung auf dem Wege zu einem friedliebenden glücklichen Deutschland

Verordnung zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der Deutschen Reichsbahn und der Lage der Eisenbahner in der Deutschen Demokratischen Republik

vom 9. Oktober 1950 (GBl. S. 1063)

§ 5

Entsprechend der wichtigen Rolle der Eisenbahn für die Erfüllung der Volkswirtschaftspläne ist für die Arbeiter und Angestellten der Eisenbahn bei ununterbrochener Beschäftigungszeit eine zusätzliche Entlohnung einzuführen, wofür in gesonderten Tabellen die Tätigkeitsmerkmale festzulegen sind.

§ 10

Die Arbeiter und Angestellten der Deutschen Reichsbahn erhalten ab 1. Januar 1951 nach Beschäftigungsdauer von 10, 25 und 40 Jahren eine Prämie und ein Diplom für gute Leistung. Die Höhe der Prämien wird durch Durchführungsbestimmungen geregelt.

§ 23

An besonders verdiente Eisenbahner der Deutschen Demokratischen Republik werden am „Tag des deutschen Eisenbahners" Titel und Ehrenzeichen „Verdienter Eisenbahner der Deutschen Demokratischen Republik" verbunden mit Prämien verliehen. Gleichzeitig werden für den Träger der Auszeichnung und seine Familie zusätzlich zwei Freifahrten im Jahre auf allen Strecken der Deutschen Reichsbahn gewährt.

Gesetz der Arbeit zur Förderung und Pflege der Arbeitskräfte, zur Steigerung der Arbeitsproduktivität und zur weiteren Verbesserung der materiellen und kulturellen Lage der Arbeiter und Angestellten

vom 19. April 1950 (GBl. S. 349)

Gesetz über die Teilnahme der Jugend am Aufbau der Deutschen Demokratischen Republik und die Förderung der Jugend in Schule und Beruf, bei Sport und Erholung

vom 8. Februar 1950 (GBl. S. 95)

Gesetz über den Mutter- und Kinderschutz und die Rechte der Frau

vom 27. September 1950 (GBl. S. 1037)

Verordnung über die Wahrung der Rechte der Werktätigen und über die Regelung der Entlohnung der Arbeiter und Angestellten

vom 20. Mai 1952 (GBl. S. 377)

Verordnung über die Rechte und Pflichten der Meister in den volkseigenen und ihnen gleichgestellten Betrieben und über die Erhöhung ihrer Gehälter

vom 28. Juni 1952 (GBl. S. 504)

Verordnung zur Entwicklung einer fortschrittlichen demokratischen Kultur des deutschen Volkes und zur weiteren Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen der Intelligenz

vom 16. März 1950 (GBl. S. 185)

Verordnung über Erholungsurlaub

vom 7. Juni 1951 (GBl. S. 547)

Verordnung über Kündigungsrecht

vom 7. Juni 1951 (GBl. S. 550)

Verordnung über die weitere Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen der Arbeiter und der Rechte der Gewerkschaften

vom 10. Dezember 1953 (GBl. S. 1219)

I.

Über Maßnahmen zur weiteren Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen der Arbeiter

1. Die wichtigste Aufgabe aller Ministerien und der übrigen Staats- und Wirtschaftsorgane, aller Leiter von Betrieben und Ämtern, aller örtlichen Organe der Staatsgewalt der Republik ist die Sorge um die weitere Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen der Arbeiter durch die volle und rationelle Verwendung der für diese Zwecke bereitgestellten staatlichen Mittel sowie durch die Ermittlung und Verwendung zusätzlicher örtlicher Reserven.

Verordnung über das Erfindungs- und Vorschlagswesen in der volkseigenen Wirtschaft

vom 6. Februar 1953 (GBl. S. 293)

Verordnung über die Erhöhung des Arbeitslohnes für qualifizierte Arbeiter in den wichtigsten Industriezweigen

vom 28. Juni 1952 (GBl. S. 501)

Verordnung über die Erhöhung des Arbeitslohnes der Arbeiter der volkseigenen Wirtschaft in den Lohngruppen I bis IV

vom 23. Juli 1953 (GBl. S. 885)

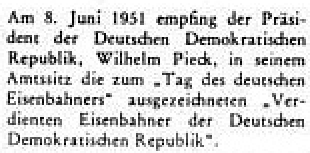
Die Arbeit wurde zur Sache des Ruhms und der Ehre

Seit 1949 wurden bei der Deutschen Reichsbahn Zehntausende mit hohen Titeln und Auszeichnungen geehrt

- 2 Kollektive sind Träger des Nationalpreises
- 6 Auszeichnungen mit dem Titel „Held der Arbeit"
- 3 Auszeichnungen mit dem Titel „Banner der Arbeit"
- 9 Auszeichnungen mit dem Titel „Verdienter Erfinder"
- 164 Auszeichnungen mit dem Titel „Verdienter Eisenbahner der Deutschen Demokratischen Republik"
- 123 Auszeichnungen mit dem Titel „Verdienter Aktivist"
- 31 Auszeichnungen mit dem Abzeichen „Für ausgezeichnete Leistungen im Wettbewerb"
- 7924 Auszeichnungen mit dem Titel „Aktivist des Zweijahrplanes"
- 33956 Auszeichnungen mit dem Titel „Aktivist des Fünfjahrplanes" (bis 31. 12. 54)
- 5870 Auszeichnungen mit der Medaille „Für ausgezeichnete Leistungen" (bis 31. 12. 54)
- 4 Auszeichnungen mit der Goldenen Medaille „Für gute Leistungen im Berufswettbewerb"
- 153 Brigaden mit dem Titel „Brigade der besten Qualität"
- 29 Brigaden mit dem Titel „Brigade des 5. November"
- 13 Brigaden mit dem Titel „Brigade des IV. Parteitages"

Auf diese Menschen sind wir stolz. Ihnen gehört unsere Achtung.

An vorbildliche Eisenbahner wurde am 9. Juni 1955 vom Präsidenten des ersten deutschen Arbeiter-und-Bauern-Staates der Vaterländische Verdienstorden in Bronze verliehen.
Einer von ihnen war der Brigadier des Bahnbetriebswerkes Neustrelitz, Kollege Anton Ortgiehs.



Am 8. Juni 1951 empfing der Präsident der Deutschen Demokratischen Republik, Wilhelm Pieck, in seinem Amtssitz die zum „Tag des deutschen Eisenbahners" ausgezeichneten „Verdienten Eisenbahner der Deutschen Demokratischen Republik".



Ein historischer Tag für die Eisenbahner der DDR war der 5. November 1953, an dem durch den Präsidenten der Deutschen Demokratischen Republik eine Eisenbahnerdelegation empfangen wurde.

ARBEIT für den Frieden

Das Eisenbahntransportwesen in der DDR hat seit 1945 eine ständige Aufwärtsentwicklung genommen. Die einzelnen Dienstzweige erzielten Leistungen, die unter kapitalistischen Verhältnissen unbekannt waren.

Die Deutsche Reichsbahn war gezwungen, die Anforderungen der sich schnell entwickelnden Schwerindustrie zu erfüllen, die riesigen Bauvorhaben beim Wiederaufbau der zerstörten Städte und die sich ständig verbessernde Versorgung der Bevölkerung zu befriedigen. So wurde die Gütertransportleistung gegenüber 1947 im Jahre 1954 auf 168 Prozent gesteigert. Die durchschnittliche tägliche Beladung in Wagen stieg von 1946 bis 1954 auf das Dreifache und überstieg somit die Leistung, die 1936 auf dem Gebiete der heutigen DDR von der kapitalistischen Reichsbahn erreicht wurde, um 5 Prozent. Demgegenüber hat die Bonner Bundesbahn bis heute erst 77 Prozent der Leistungen von 1936 erreicht.

Die Sowjetunion überließ der Deutschen Reichsbahn 40000 Güterwagen im Jahre 1952. Das war eine große Hilfe.

Bei der Entwicklung eines neuen Arbeitsbewußtseins der Eisenbahner und bei der Festigung der Disziplin half die Partei der Arbeiterklasse, die führende Kraft des Arbeiter-und-Bauern-Staates, und die ständige Aufklärungsarbeit der Industriegewerkschaft Eisenbahn.

Dadurch war es möglich, im Jahre 1954 die Wagenumlaufzeit gegenüber 1946 um 37,8 Prozent zu senken und das Ziel des Fünfjahrplanes damit vorfristig zu erreichen.

Während 1945 an ein bequemes Reisen gar nicht zu denken war, vielmehr Puffer, Dächer und Trittbretter als Beförderungsplätze benutzt wurden, fahren heute moderne Doppelstockgliederzüge im Berufsverkehr, bringen gut ausgestattete D-Zugwagen mit Zugfunk, Speise-, Schlaf- und Kinowagen unsere Werktätigen in die schönsten Gegenden der Deutschen Demokratischen Republik zur Erholung.

Besonders hohe Leistungen erreichte der Reiseverkehr zu den großen Jugendtreffen, den Deutschlandtreffen und den III. Weltfestspielen der Jugend und Studenten. Bei der Aktion „Frohe Ferientage für alle Kinder" wurden im Jahre 1955 fast 3 Millionen Kinder befördert.

Die Gesamtleistung kommt auch darin zum Ausdruck, daß die Deutsche Reichsbahn 1954 gegenüber 1946 43,5 Prozent mehr Personen beförderte.

In der Maschinenwirtschaft wenden die Eisenbahner mit Erfolg neue fortschrittliche Arbeitsmethoden an, die wesentlich zur Steigerung der Arbeitsproduktivität und zur Senkung der Selbstkosten beitragen. Fast alle Lokbrigaden arbeiten nach der Lunin-Methode. Durch die Einführung einer verbesserten Heiztechnik, durch das Tote Feuerbett und die Gemischfeuerung konnte der spezifische Kohleverbrauch gesenkt werden, womit der Volkswirtschaft viele Millionen Tonnen Kohle zu anderen wichtigen Zwecken zur Verfügung gestellt wurden.

Die Lokleistungstonnenkilometer sind allein in den letzten 4 Jahren auf 127 Prozent gesteigert worden.

Die gesamte operative Betriebsführung und Leitung wurde durch die Einführung des Dispatcherdienstes entscheidend verbessert und ein reibungsloser Betriebsablauf garantiert, der die Deutsche Reichsbahn in die Lage versetzt, alle Anforderungen der Wirtschaft zu erfüllen.

Gewaltiges wurde auch beim Wiederaufbau und bei der Verbesserung unserer Bahnanlagen vollbracht. Hierbei ist besonders auch auf den Bau des südlichen Berliner Außenringes hinzuweisen, der im Jahre 1951 in beispiellos kurzer Zeit durch den vorbildlichen Einsatz der Eisenbahner und der Bauarbeiter der Reichsbahn-Bauunion termingemäß fertiggestellt wurde.

In zunehmendem Maße wurden beim Bau neuer Strecken Stahlbetonschwellen und lückenloses Gleis verlegt.

Eine wesentliche Hilfe bei der Verbesserung des Eisenbahntransportwesens bedeutet die Überlassung eines vollständigen Kraftwerkes, von elektrischen Lokomotiven und anderer Ausrüstung durch die Sowjetunion, wodurch es möglich war, die Elektrifizierung des Eisenbahnbetriebes in der Deutschen Demokratischen Republik in beachtlichem Umfang zu beginnen. Die Sowjetunion half uns auch den ernsten Mangel an Schienen zu überwinden. Durch die Lieferung der Schiene R 50 konnten wir so wichtige Strecken, wie z. B. Halle–Magdeburg, Dresden–Schöna, Leipzig–Berlin und andere, sowohl zweigleisig ausbauen als auch eine Erweiterung des Netzes der Berliner S-Bahn vornehmen.

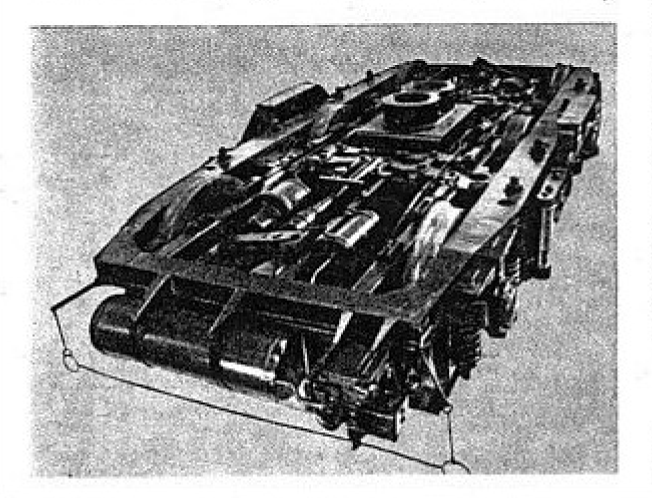
All das war nur möglich, weil die Deutsche Reichsbahn nicht mehr in Händen von Monopolisten ist, sondern ein sozialistischer Betrieb in einem Arbeiter-und-Bauern-Staat ist. Dadurch entwickelte sich ein neues Bewußtsein der Eisenbahner, das sich auch darin ausdrückt, daß im Jahre 1954 Verbesserungsvorschläge mit einem Gesamtwert von 3 Millionen DM eingereicht wurden.

Die Leistungen kamen den Eisenbahnern selbst zugute. Auf Grund der Gesetze der Regierung, insbesondere durch die „Verordnung zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der Deutschen Reichsbahn und der Lage der Eisenbahner in der DDR" wurden die Löhne der Eisenbahner erhöht, so daß der Durchschnittslohn gegenüber 1946 um 44,6 Prozent anstieg, während in der gleichen Zeit 17 Preissenkungen erfolgten.

Auch in der Betreuung der Eisenbahner am Arbeitsplatz wurden wesentliche Verbesserungen erreicht.

Besonders hervorzuheben ist, daß der Anteil der Frauen bei der Deutschen Reichsbahn von 8,6 Prozent im Jahre 1946 auf 19,4 Prozent im Jahre 1955 gestiegen ist.

Der Arbeit der Deutschen Reichsbahn kommt im Kampf um die Einheit Deutschlands eine große Bedeutung zu. Dessen ist sich die überwältigende Mehrheit der Eisenbahner der Deutschen Demokratischen Republik auch bewußt. Sie spüren in ihrer täglichen Arbeit die Unsinnigkeit der Spaltung Deutschlands. Aus diesem Grunde stehen sie mit ihrer ganzen Kraft in vorderster Front im Kampf um die Einheit Deutschlands und um die Erhaltung des Friedens.



Eines der neuen dreiachsigen Mitteldrehgestelle für die Doppelstockgliederzüge.

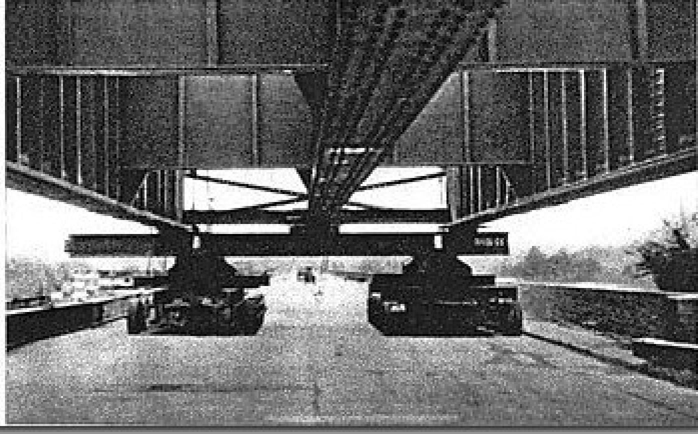
Allen Anforderungen des modernen Reiseverkehrs wird der neue C 4üp-Reisezugwagen gerecht.

Eine der letzten Lokomotivkonstruktionen ist die leistungsfähige Nebenbahntenderlok für Normalspur. Baureihe 83[10].

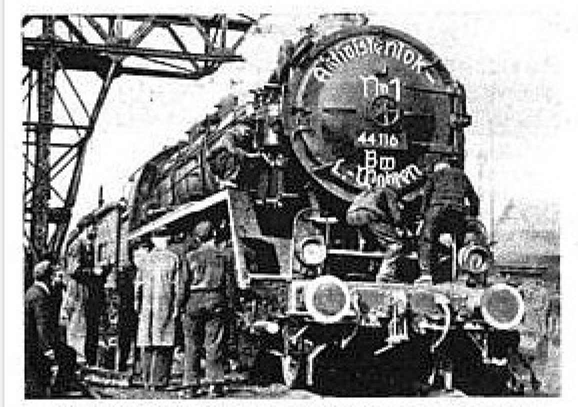
Eine besonders wertvolle Neuentwicklung ist der 4achsige gedeckte Großraumgüterwagen mit 50 t Ladegewicht.

Beim Bau des Berliner Außenringes bewährten sich die neuen Eisenbahndrehkräne mit einer Tragfähigkeit bis 100 t.

Die Straßenroller der Deutschen Reichsbahn werden immer mehr zu schwierigen Schwerlasttransporten eingesetzt. Zweieinhalb Stunden nur dauerte das Verrollen dieses 44 m langen und 300 t schweren Brückenüberbaues für die Autobahn auf vier paarweise untergesetzten zweiteiligen Schwerlast-Straßenrollern bei einer Entfernung von 200 m mit einer maximalen Rollgeschwindigkeit von 4 m/min.



NEUE VERHÄLTNISSE — NEUE



Kühn und entschlossen überwanden die Helden der Arbeit Lokführer Karl Fritsche und Paul Heine mit ihren Kollektivs im Jahre 1949 die alten Anschauungen und Arbeitsmethoden. Heute fahren Hunderte von Lokführern Schwerlastzüge über die Strecken.

GÜNTER MITTAG

Leiter der Abteilung Transport- und Verbindungswesen beim Zentralkomitee der SED

Das 1945 völlig zerrüttete Eisenbahnwesen ist im Gebiet der Deutschen Demokratischen Republik in den vergangenen 10 Jahren in einem beispiellosen Tempo wieder aufgebaut worden. Es ist heute ein zuverlässiges Instrument in den Händen unserer Arbeiter-und-Bauern-Macht.

Das verdanken wir in erster Linie unseren Neuerern und Aktivisten, unseren Helden der Arbeit und Verdienten Eisenbahnern, die nach dem Beispiel und mit Hilfe der sowjetischen Freunde mit einer neuen Einstellung zur Arbeit unter großen Anstrengungen und Opfern bisher ungekannte Leistungen vollbrachten. Die Feinde des deutschen Volkes und einige unbelehrbare „Fachleute" prophezeien seit 1945 den Zusammenbruch unseres Eisenbahnwesens. Sie müssen aber immer wieder feststellen, daß sich die Arbeit des größten Verkehrsträgers unserer Republik von Jahr zu Jahr verbessert. Das „Geheimnis" der großen Erfolge in unserem Eisenbahnwesen und seine Überlegenheit gegenüber der westdeutschen Bundesbahn liegen darin begründet, daß unsere Eisenbahner – befreit von Unterdrückung und Ausbeutung – nicht mehr für die Profitinteressen einer Handvoll Monopolisten und Faschisten, sondern für sich selbst arbeiten.

Die neuen gesellschaftlichen Verhältnisse in der Deutschen Demokratischen Republik, in der die Arbeiter und Bauern herrschen, ermöglichten erstmalig in der deutschen Geschichte die volle Entfaltung aller schöpferischen Kräfte des werktätigen Volkes, das im Osten Deutschlands mit dem Aufbau eines neuen Lebens und seiner eigenen Eisenbahn begann. Ein solcher Aufbau erforderte aber auch gleichzeitig, mit den unter dem Kapitalismus üblichen Arbeitsmethoden zu brechen.

In den vergangenen 10 Jahren haben die Eisenbahner in allen Dienstzweigen neue Arbeitsmethoden entwickelt. Jeder neue Aufschwung bei der Deutschen Reichsbahn war mit der Anwendung neuer Arbeitsmethoden verbunden und wäre ohne sie gar nicht möglich gewesen.

Die Initiatoren einer systematischen Anwendung der Neuerermethoden bei der Deutschen Reichsbahn waren die Lokführer und Heizer. Schon bei der Umstellung der Lokomotiven von Steinkohlen- auf Braunkohlenfeuerung wurde mit dem „Toten Feuerbett" unter Anleitung des Ingenieurs Wagner z. B. von dem Lokführer Hönig Hervorragendes vollbracht. Nachdem Adolf Hennecke in der Industrie mit der Anwendung neuer Arbeitsmethoden den Durchbruch zu einer höheren Arbeitsproduktivität erzielt hatte, begann auch bei der Deutschen Reichsbahn unter der Losung der Partei „Erst mehr arbeiten – dann besser leben" eine Bewegung zur Erhöhung der Leistungen mit Hilfe neuer Arbeitsmethoden. Den Helden der Arbeit Karl Fritsche und Paul Heine gebührt das Verdienst, unter Überwindung vieler Schwierigkeiten die 500er-Bewegung eingeführt zu haben, die dann vom Brigadelokführer Helmut Kuhl vom Bw Falkenberg zur 500000er-Bewegung weiterentwickelt wurde. Die von dem sowjetischen Neuerer Lunin von unseren Lokführern Gäbler und Grien übernommene Lokpflege-Methode, das von den polnischen Freunden angewandte Sodaphos-Verfahren, die Anwendung der Ausbesserungsmethode des Bw Bataisk im Bw Reichenbach (Vogtl.), der Übergang zur Brikett-Rohkohle-Gemischfeuerung durch den Verdienten Eisenbahner Petersohn und das planmäßige Fahren von Schwerlastzügen durch die Cottbusser Kollegen sind Marksteine in der Entwicklung des Maschinendienstes der Deutschen Reichsbahn. Das führte dazu, daß der spezifische Kohleverbrauch pro Mio-Lokleistungstonnenkilometer in diesen 10 Jahren von 105 t auf 60 t Briketts gesenkt werden konnte. Im operativen Betriebs- und Verkehrsdienst hatte die Einführung des Dispatcherdienstes nach dem Vorbild der sowjetischen Eisenbahner grundlegende Umwälzungen zur Folge. Die Mamedow- und Kutafin-Methode haben auf vielen Bahnhöfen zur Beschleunigung des Wagenumlaufs beigetragen. Dadurch konnte in den letzten 5 Jahren die Wagenumlaufzeit um fast einen Tag gesenkt werden.

Die Einführung der Schnellreparaturmethode durch den Verdienten Eisenbahner Fritz Körner im Raw Halle und die im Raw Potsdam eingerichtete Stachanowstraße haben dazu beigetragen, in der Wirtschaftlichkeit der Reichsbahnausbesserungswerke in der letzten Zeit einen spürbaren Umschwung zu erzielen, so daß im 1. Halbjahr 1955 die Reichsbahnausbesserungswerke insgesamt erstmalig mit einem Gewinn abschließen konnten.

Das alles sind zweifellos große Verdienste unserer Eisenbahner, die entscheidend dazu beigetragen haben, daß die Deutsche Reichsbahn bisher die Anforderungen der Wirtschaft erfüllte. Trotzdem muß gesagt werden, daß die Initiative unserer Neuerer und Aktivisten noch nicht zum Allgemeingut der Beschäftigten des Eisenbahnwesens geworden ist und von zahlreichen leitenden Funktionären in ihrer Bedeutung noch nicht voll erkannt und deshalb auch nicht gefördert wird.

Jetzt kommt es vor allem darauf an, die Entwicklung und Verallgemeinerung neuer Arbeitsmethoden planmäßig durchzuführen und auch die notwendigen technischen Voraussetzungen für eine höhere Arbeitsproduktivität zu schaffen. Dabei müssen die Partei- und Gewerkschaftsorganisationen unter den Eisenbahnern eine große Aufklärungsarbeit über



ARBEITSMETHODEN



Fritz Körner, Hauptmechaniker im Raw Halle, ist der Initiator der Schnellreparaturmethode bei der Deutschen Reichsbahn. Ihm wurde am Tag des deutschen Eisenbahners 1955 der Ehrentitel „Verdienter Eisenbahner" verliehen.

die Bedeutung und die Notwendigkeit der Verallgemeinerung und obligatorischen Einführung von bewährten Neuerermethoden entfalten.

Auf zahlreichen Strecken der Deutschen Reichsbahn ist der Dispatcherdienst bereits eingeführt und wird noch in diesem Jahr auf alle Strecken übertragen. Aber damit ist die Durchsetzung dieser umwälzenden Neuerermethode im operativen Dienst der Deutschen Reichsbahn noch nicht abgeschlossen. Damit wirklich auf sozialistische Art und Weise gearbeitet wird, genügen die bisherigen technischen und organisatorischen Maßnahmen noch nicht. Die Perspektive des Eisenbahnwesens im 2. Fünfjahrplan ist der Aufbau eines leistungsfähigen und vorbildlichen sozialistischen Eisenbahnwesens, das auf allen Gebieten zum Vorbild für ganz Deutschland wird und allen kapitalistischen Eisenbahnen Europas in jeder Hinsicht überlegen ist.

Deshalb muß schon jetzt im operativen Dienst das Niveau der Dispatcher erhöht und die Technologie der Bahnhöfe verbessert werden.

Auf jedem Dienstposten muß exakt festgelegt werden, wie die eigene Arbeit und die Zusammenarbeit mit den anderen Dienstposten auf der Grundlage einheitlicher technologischer Arbeitsprozesse am wirtschaftlichsten erfolgt und am besten zu einer sicheren, schnellen und pünktlichen Betriebsführung beiträgt.

Aber eine bis aufs kleinste abgestimmte Technologie darf nicht innerhalb der Deutschen Reichsbahn stehenbleiben. Da die Eisenbahn mit allen Wirtschaftszweigen verbunden ist, muß entsprechend den Prinzipien der sozialistischen Zusammenarbeit und kameradschaftlichen Hilfe ihre Technologie mit der der Industriebetriebe übereinstimmen und zwischen den Bahnhöfen, Güterabfertigungen und Industriebetrieben zu einer einheitlichen Arbeitstechnologie verschmelzen. Dann erst wird der Wagenumlauf und damit der Umschlag der volkswirtschaftlichen Güter wesentlich schneller erfolgen.

Für eine wirtschaftliche Arbeit des Eisenbahnwesens hat das planmäßige und organisierte Fahren von Schwerlastzügen eine große Bedeutung. Es steigert die Durchlaßfähigkeit der Strecken, verringert den Bedarf der zur Bewältigung der Transportaufgaben notwendigen Lokomotiven und Züge und senkt damit die Selbstkosten der Beförderung.

Heute haben die Cottbusser Eisenbahner mit solchen hervorragenden Lokführern wie dem Genossen Hannert in ihrem Bezirk erfolgreich mit dem planmäßigen und organisierten Fahren von Schwerlastzügen begonnen. Das Ergebnis ist eine Einsparung von 77906 DM allein in einem Quartal. Aber diese Bewegung hat noch keine Massenbasis. Die verantwortlichen Genossen in den Hauptverwaltungen des Ministeriums für Verkehrswesen machen sich auch zuwenig ernsthafte Gedanken darüber, die Schwerlastbewegung zu einer Massenbewegung auszubauen. Zweifellos sind damit auch eine ganze Reihe technischer Probleme verbunden, die mit der Entwicklung der Bahnhöfe, der Erweiterung und Verlängerung der Gleisanlagen, der Qualität des Oberbaues und des Sicherungs- und Fernmeldewesens sowie der richtigen Verteilung der Lokgattungen zusammenhängen.

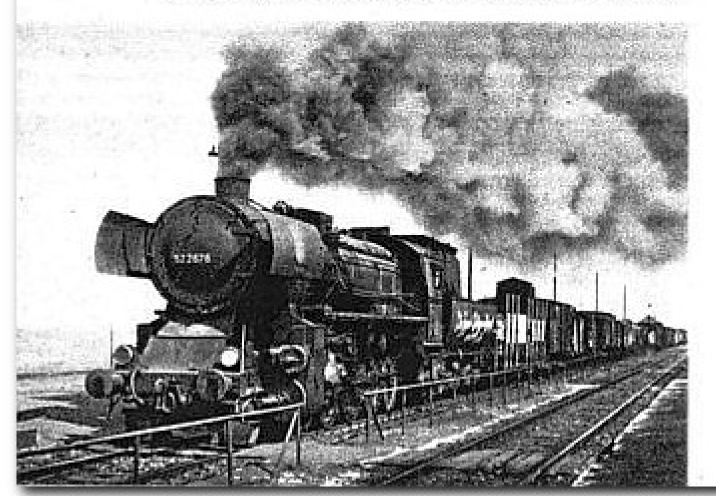
In jedem Rbd-Bezirk und auf jeder Hauptstrecke sollte deshalb geprüft werden, welche vordringlichen Arbeiten durchzuführen sind, um das Fahren von Schwerlastzügen zu fördern. Die Hauptverwaltung Maschinenwirtschaft und die Hauptverwaltung Betriebs- und Verkehrsdienst sollten eine zentrale Beratung mit diesen Neuerern organisieren, ein eigenes Programm der Weiterführung dieser Bewegung vorlegen und den Rat der Praktiker gewissenhaft prüfen.

Um die Wirtschaftlichkeit der Reichsbahnausbesserungswerke zu verbessern, muß die Schnellreparaturmethode bei allen Ausbesserungen breite Anwendung finden. Wenn im Raw Halle dadurch die Arbeitsproduktivität um 19,3 Prozent gesteigert werden konnte, dann sind schon daraus die großen Möglichkeiten zur Erhöhung der Arbeitsproduktivität in allen Reichsbahnausbesserungswerken zu ersehen. Natürlich ist auch damit verbunden, daß die Planung, die Materialversorgung und die Arbeitsorganisation innerhalb der Werke ein höheres Niveau erreichen. Auch die Erfahrungen der im Raw Potsdam geschaffenen Stachanowstraße, die zu einer Senkung der Reparaturzeiten bei Generalreparaturen von 117 auf 83 Stunden und bei Hauptuntersuchungen von 45 auf 28 Stunden führte, müssen endlich auch in den übrigen Reichsbahnausbesserungswerken ausgewertet werden.

Die vielfältigsten schöpferischen Gedanken unserer Werktätigen finden ihren Ausdruck in den zahlreichen Verbesserungsvorschlägen. Aber ihre Auswertung ist mangelhaft und die zentrale Einführung der brauchbaren Vorschläge zu schleppend. Die verantwortlichen Funktionäre sollten vor allem die vielen Vorschläge für die kleine Mechanisierung beachten, die darauf hinzielen, mit geringen Mitteln bestimmte technische Verbesserungen bei körperlich schweren Arbeiten in der Be- und Entladung, auf den Güterböden, im Rangierdienst, in der Lok- und Wagenausbesserung und im Bahnunterhaltungsdienst durchzuführen.

Nachdem mit dem Abschluß des ersten Fünfjahrplanes die grundsätzlichen Voraussetzungen für die Rekonstruktion unseres Eisenbahnwesens geschaffen wurden, stellt die Analyse der Erfolge und Schwächen der Neuererbewegung bei der Deutschen Reichsbahn alle Eisenbahner vor die entscheidende Aufgabe:

Die Neuererbewegung bei der Deutschen Reichsbahn muß jetzt eine höhere Stufe erreichen, die ein sozialistisches Bewußtsein und eine neue Technik zur Grundlage hat.



Dispatcher sind die Kommandeure der Strecken. Sie leiten umsichtig und gewissenhaft die operative Arbeit bei der Deutschen Reichsbahn und sorgen für einen störungsfreien, sicheren und pünktlichen Transport.



ELEKTRIFIZIERUNG IM
MITTELDEUTSCHEN RAUM?

Die Zahl der Wagenumstellungen

Von Prof. Dr.-Ing. habil. Gerhart Potthoff, Hochschule für Verkehrswesen

Die Wissenschaftler in der Deutschen Demokratischen Republik, die auf dem Gebiet des Verkehrswesens arbeiten, hielten in den vergangenen Jahren ihren Einzug in die erste deutsche Hochschule für Verkehrswesen in Dresden. Die großzügige Unterstützung der Wissenschaft durch die Regierung des Arbeiter-und-Bauern-Staates ermöglichte so hervorragenden Theoretikern des Verkehrswesens wie dem Autor dieses Artikels – der 1955 mit dem Ehrentitel Verdienter Eisenbahner ausgezeichnet wurde – ungehindertes Forschen. In enger Zusammenarbeit mit den Praktikern des Eisenbahntransportwesens wurden Ergebnisse erzielt, über die die Resultate des Eisenbahntransportes in der DDR ein beredtes Zeugnis ablegen.
Der nachstehend abgedruckte Auszug eines Artikels wurde vom Verfasser anläßlich des Rationalisatorenthemas: „Verfahren zur Feststellung der durchschnittlichen Zahl der Wagenumstellungen in einem Rbd-Bezirk mit dem Ziel, die Zahl der Wagenumstellungen zu senken", im Jahre 1954 geschrieben.

In dem betrachteten Bezirk sind viele Bahnhöfe vorhanden, auf denen zwar Wagen in Züge eingestellt, aber keine Wagen von Zug zu Zug umgestellt werden. Die Zahl dieser Bahnhöfe sei j. Auf ihnen werden jeweils e_j Wagen in Züge eingestellt, wobei kein Unterschied zwischen beladenen und leeren Wagen gemacht wird und die Zahlen e von Bahnhof zu Bahnhof verschieden sind. Außerdem liegen in dem Bezirk einige Bahnhöfe, auf denen Wagen von Zug zu Zug umgestellt werden. Die Zahl dieser Bahnhöfe soll i betragen. Die Zahl der Wagen, die auf diesen Umstellbahnhöfen jeweils zum erstenmal in einen Zug eingestellt werden, ist gleich e_i, während die Zahl der von jedem Umstellbahnhof ins Netz ausgehenden Wagen u_i ist und auch diese Zahl von Bahnhof zu Bahnhof sich ändert. Auf jedem Umstellbahnhof werden also $u_i - e_i$ Wagen von Zug zu Zug umgestellt. Im ganzen Bezirk ist die Summe der umgestellten Wagen $\Sigma(u_i - e_i)$. Diese Zahl der Umstellungen bezieht man auf die Zahl der im ganzen Bezirk erstmalig eingestellten Wagen $\sum_i e_i + \sum_j e_j$ und erhält die gefragte Umstellzahl

$$z = (\sum_i (u_i - e_i)) \;/\; (\sum_i e_i + \sum_j e_j).$$

Die Zahlen e_i oder e_j schreibt jeder Bahnhof im Betriebsbuch DV 40712 Abschnitt D Spalte 20 „Wageneingang aus den Zusatzanlagen" auf. Es ist also für alle Bahnhöfe des Bezirks die Summe der an dieser Stelle genannten Wagenzahlen zu bilden. Ob das täglich, wöchentlich oder in noch größeren Zeiträumen geschieht, ist dabei von untergeordneter Bedeutung.

Die Zahlen u_i schreiben die Umstellbahnhöfe im Betriebsbuch DV 40712 Abschnitt D Spalte 18 „Wagenausgang in das Netz" auf. Diese Bahnhöfe bilden jeweils die Differenz $u_i - e_i$, und diese Unterschiede werden über alle Umstellbahnhöfe des Bezirks summiert.

Der Vorschlag erfüllt die bei der Aufgabestellung gegebenen Bedingungen: 1. Er geht von den im Betriebsbuch vorhandenen Aufschreibungen aus. 2. Er erfordert keine zusätzlichen Kräfte, sondern nur die Anlage eines Sammelbogens. 3. Die Zahl der Umstellungen ist in ein Verhältnis zur Zahl der gestellten Wagen gebracht.

Die Zahlen e nach der angegebenen Quelle können fehlerfrei sein, wenn in einem Bahnhof eine größere Zahl von Wagen vorhanden ist, die von einer Zusatzanlage zur anderen laufen und dabei natürlich doppelt gezählt werden, z. B. wenn ein in der Ladestraße entladener Wagen dem Güterschuppen zur Beladung zugeführt wird oder ein in einem Anschlußgleis beladener Wagen in einer anderen Zusatzanlage entladen wird. Es muß in der Praxis geprüft werden, ob diese Wagenzahlen so groß sind, daß sie das Ergebnis merklich verfälschen können.

Bei der Auswahl der Bahnhöfe i, auf denen regelmäßig Wagen umgestellt werden, kann u. U. auf kleinere Bahnhöfe verzichtet werden, auf denen derartige Umstellungen (z. B. die Auflösung eines Leerwagenzuges oder die Zusammenstellung eines Zuges) nur ausnahmsweise vorkommen. Der Hauptanteil der Umstellungen entfällt auf die großen und mittleren Bahnhöfe, und diese sind in ihrer Zahl leicht zu erfassen.

Nicht erfaßt werden in den Zahlen u nach der angegebenen Quelle die in Reisezüge umgestellten Güterwagen. Auch dieser Fehler dürfte erträglich sein. Nicht erfaßt werden weiterhin die Umstellungen eines Güterzuges ohne Veränderung der Wagenzahl (DV 407, § 31 (2) e). Diese Umstellungen können aber auch nicht als Zugbildungen angesehen werden. Ihre Nichtberücksichtigung ist also für den angestrebten Zweck unschädlich.

Wenn in einem Bezirk die Umstellzahl z_k und die Zahl der eingestellten Wagen $E_k = \sum_i e_i + \sum_j e_j$ ermittelt worden sind, so können mehrere Bezirke k zusammengefaßt werden. Es ist nämlich die mittlere Umstellzahl $z_m = (\sum_k E_k z_k) / \sum_k E_k$, wie aus der Definition der Umstellzahl ohne weiteres hervorgeht. Es ist daher möglich, die Umstellzahlen z und die Wageneinstellzahlen E in jedem Amtsbezirk zu bilden und mit der eben abgeleiteten Formel den Rbd-Wert der Umstellzahl zu bilden. Aus den Rbd-Werten wiederum kann leicht die mittlere Umstellzahl für den Gesamtbereich der DDR gebildet werden. Der Vergleich der Umstellzahlen kann daher mit derselben Leichtigkeit im Rba-, Rbd- oder Gesamtmaßstab vorgenommen werden.

Die geforderte Ermittlung der Wagenumstellzahl soll eine Handhabe zur Überwachung des Wagenumlaufs sein und setzt stillschweigend voraus, daß eine Senkung der Wagenumstellzahl eine Verbesserung des Wagenumlaufs bedeutet. Gegen diese Voraussetzung erheben sich gewichtige Bedenken. Gehen wir von dem einen Grenzfall aus, daß Güterzugbildungen über einen Knoten hinweg (sogenannte Fernzugbildungen) im Zugbildungsplan nicht vorgesehen sind. Die Güterwagen werden dann von Knoten zu Knoten vorgeschoben und an jedem Knoten umgestellt. Die Wagenumstellzahl wird hoch sein, der Wagenumlauf langsam. Richtig ausgewählte Fernzugbildungen werden die Zahl der Umstellungen vermindern und den Wagenumlauf beschleunigen. Das Verfahren der Ermittlung von Umstellzahlen wird zweckmäßig sein.

Im anderen Grenzfall der Güterzugbildung haben wir nur Züge, die vom ersten bis zum letzten berührten Knoten ohne Umbildung durchlaufen. Die Zahl der Umstellungen nähert sich der Null, der Wagenumlauf wird im allgemeinen schlecht sein, da das Warten auf die Fertigstellung des Fernzuges (die Sammelzeit) den Zeitgewinn bei den ersparten Umstellungen weit übertreffen kann. Das Verfahren der Umstellzahl erweist sich in diesem Fall als vollkommen unbrauchbar.

Es ist aber ein großer Irrtum, wenn die Zahl der ersparten Umstellungen als Maß der Umlaufbeschleunigung angesehen wird.

Diesem Irrtum ist seinerzeit auch Leibbrand (Verkehrst. Woche 1927, S. 477/491/506) verfallen. Eine richtige Darstellung der Umlaufbeschleunigung gibt nur die Zeitgewinngleichung von Dilli, über die ich in „Der Verkehr" 1951, Heft 2, S. 52 bis 55, berichtet habe. Nur wenn die Gleichung $b \triangle u - 12a$ einen positiven Wert liefert, liegt eine Umlaufbeschleunigung vor. Dabei bedeuten b die Stunden, die bei einer Behandlung im Umstellbahnhof gebraucht werden (etwa = 3 Stunden), $\triangle u$ ist die Zahl der ersparten Wagenumstellungen und a ist die Anzahl der Wagen in einem Zug. Das vorstehende Verfahren der Wagenumstellzahl liefert lediglich die Werte $\triangle u$. Die Gleichung für den Zeitgewinn kann man nicht für einen kleineren oder größeren Bezirk ansetzen, sondern muß sie für jede einzelne Zugbildung auswerten. Auch Petrow, „Organisazija dwishenija na shelesnodoroshnom transporte" (Betriebsorganisation im Eisenbahnverkehr), Moskau 1952, Transsheldorisdat, setzt den Zeitgewinn an und zieht seine Schlüsse nicht aus den Umstellersparnissen allein.

Entn. „Fahrt frei", Nr. 17/1954)

WIR S
UND VERT
UNSERE
HÄNDE

Ein Jahrhundert lang rollten über unsere Gleise G
Innerhalb dieses Jahrhunderts haben Eisenbahner
stischer Machthaber transportiert, die sich gegen d
selbst richteten.
Seit 10 Jahren fahren wir Züge des Friedens. Die D
der ruhmreichen Sowjetarmee über den Hitlerfasc
deutschen Arbeiterklasse wurden ihre Leiter. Mit
führt und geleitet von der Partei der Arbeiterklas
deutschen Staat der Arbeiter und Bauern, die Deu
Unserer Hände Werk, die Errungenschaften eines Ja
sind uns teuer und heilig.
Mit jedem Tag, da unser Leben schöner und reich
gestürzten Ausbeuterklassen, die mit Hilfe und u
ihre Zwangsherrschaft über ganz Deutschland erri
Niemals werden wir Eisenbahner zulassen, daß d
für das die besten Söhne der deutschen Arbeiterkla
wird. Wir Eisenbahner sind bereit, jegliche Anschlä
Deshalb stehen Tausende Eisenbahner in den Reih
schaft für Sport und Technik. Deshalb haben Hu
Volkspolizei angezogen. Sie lernen die Waffen beh
unseres Volkes und die Erhaltung und Sicherung d

Viele Jungeisenbahner erwerben sich in den Gruppen der Gesellschaft für Sport und Technik umfassende Kenntnisse auf dem Gebiet des Motorradsports. Sie beherrschen auch in schwierigem Gelände meisterhaft ihre Maschinen.

Die Angehörigen der Kampfgruppe in einem Reichsbahnbetrieb lernen bei einer Übung, wie man sich mit Karte und Kompaß im Gelände orientiert.





CHÜTZEN TEIDIGEN R E WERK

Güter und Frachten, die nicht den Werktätigen gehörten.
zweimal die Waffen und Soldaten deutscher imperiali-
die friedliebende Menschheit und letzten Endes gegen sie

Deutsche Reichsbahn wurde auf der Grundlage des Sieges
chismus unser aller Eigentum, und die besten Söhne der
der tatkräftigen Hilfe unserer sowjetischen Freunde, ge-
sse, haben auch wir Eisenbahner mitgeholfen, den ersten
tsche Demokratische Republik, zu errichten.
ahrzehnts selbstloser Arbeit und unermüdlichen Schaffens,

ner wird, verstärken sich aber die Aggressionsgelüste der
unter der Führung der USA-Monopolkapitalisten erneut
chten wollen.
as Werk unserer Hände, das unsere Väter erträumt und
sse ihr Leben gelassen haben, uns geraubt und vernichtet
ige gegen unsere Republik und den Frieden zu vereiteln.
en der Kampfgruppen der Partei und sind in der Gesell-
nderte junger Eisenbahner das Ehrenkleid der Deutschen
herrschen, weil ihnen das Glück und die friedliche Zukunft
des Friedens in der ganzen Welt am Herzen liegen.



Ein junger Flugmodellbauer unternimmt mit einem von ihm gebauten Modell einen Probestart.

Diese Genossen der Kampfgruppe in einem Reichsbahnbetrieb wissen, daß das Gewehr in ihrer Hand nur den Interessen der Arbeiterklasse dient. Daher lernen sie es genau kennen und beherrschen.



Die WISSENSCHAFT im Dienste des Volkes

Die Ergebnisse der Wissenschaft und Forschung von heute sind die Grundlagen für die Produktion von morgen. Durch die Einführung einer neuen Technik wird nicht nur die Arbeitsproduktivität in unseren Reichsbahnbetrieben erhöht, sondern auch die Arbeit der Eisenbahner erleichtert. Werden durch Inbetriebnahme neuer Maschinen oder durch Verbesserungen Arbeitskräfte frei, so gibt uns das die Möglichkeit, noch größere Aufgaben zum Wohle der gesamten Bevölkerung in Angriff zu nehmen.
An vielen Stellen wird bei der Deutschen Reichsbahn noch schwer körperlich gearbeitet, wo eine Maschine eine erhebliche Erleichterung schaffen könnte. Das ungehinderte Wachstum unserer Volkswirtschaft ist auch die Garantie für die Erleichterung der körperlichen Arbeit und die Erhöhung der sozialen Sicherheit der Arbeiter und der Intelligenz.

Groß sind die Talente und Fähigkeiten des deutschen Volkes. Die großen Söhne des deutschen Volkes, die die Menschheit mit ihren Werken bereichert haben, haben zu ihrer Zeit die Wissenschaft und die Kultur Deutschlands auf eine nie dagewesene Höhe gebracht. Die ganze Welt erwartet jetzt von der deutschen Nation Werke von gleicher Bedeutung auf dem Gebiete der Wissenschaft, der Kultur und Technik für die Bereicherung der gesamten Weltzivilisation. Das ist ein Gebiet, auf dem das deutsche Volk alle Möglichkeiten hat, all seine Fähigkeiten als große Nation zur Geltung zu bringen.

A. I. Mikojan
auf dem IV. Parteitag der SED 1954

*

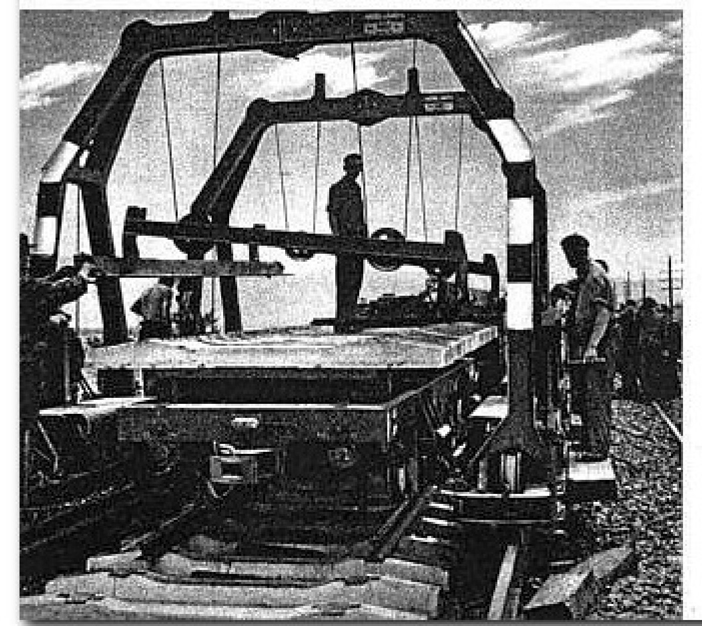
Aus den Trümmern des Krieges, der auch die deutsche Wissenschaft und ihre Pflegestätten zerstörte, wuchsen Lehre und Forschung in den letzten Jahren zu neuer Blüte empor.
Wichtige geistige und materielle Voraussetzungen für diesen Wiederaufbau der Wissenschaft verdanken wir Ihrer Partei, Ihrer Initiative und Ihrer weitsichtigen Förderung der Wissenschaft.

Prof. Dr. Dr. Friedrich; Präsident der
Deutschen Akademie der Wissenschaften,
Rede auf dem IV. Parteitag der SED 1954

*

Die Zusammenarbeit zur Entwicklung der Technik darf sich aber nicht darauf beschränken, nur die technischen Produktionsmittel zu vervollkommnen, sondern gleichzeitig damit ist es notwendig, daß wir uns mit dem arbeitenden Menschen, seiner Produktionserfahrung und Arbeitsfertigkeit befassen.

Prof. Dr.-Ing. habil. G. Potthoff,
Hochschule für Verkehrswesen



Sozialistischer Aufbau, das heißt die Entwicklung der Produktion unter Anwendung der höchstentwickelten Technik. Nur wenn wir diese Aufgabe der stetigen Vervollkommnung der sozialistischen Produktion auf der Basis der höchstentwickelten Technik lösen, sind wir in der Lage, die ständige Verbesserung der Lebenshaltung der Werktätigen und des kulturellen Niveaus zu erreichen.

Walter Ulbricht, Erster Stellvertreter des Vorsitzenden des Ministerrats der DDR und 1. Sekretär des ZK der SED
Rede auf der 2. Konferenz der DR 1953

*

Beschleunigte Einführung des Dispatcherdienstes, das ist nicht irgendeine Losung, das ist nicht irgendeine Aufgabe, die am Rande behandelt wird, sondern das ist die politische Forderung, die an die Eisenbahn gestellt wird, damit sie ihre Aufgaben erfüllen kann.

Günter Mittag, Leiter der Abteilung Transport- und Verbindungswesen beim ZK der SED

*

Mit dem ersten Fünfjahrplan, der in diesem Jahr vollendet wird, wurden die grundsätzlichen Voraussetzungen für die Rekonstruktion unseres Verkehrswesens geschaffen. Die Entwicklung von Stahlbetonschwellen, von Gleisbildstellwerken, von Sicherungs- und auch anderen Anlagen ist so weit fortgeschritten, daß wir, um die Arbeitsproduktivität zu steigern und die Sicherheit des Betriebes noch besser garantieren zu können, sie in den kommenden Jahren in großem Umfang anzuwenden beginnen.
Die Gesundung des Oberbaues, der Aufbau zweiter Gleise und der Bau neuer Verbindungsstrecken konnte so weit forciert werden, daß heute die wichtigsten Magistralen wieder mit voller Geschwindigkeit befahren werden können.

Dipl.-Ing. Erwin Kramer,
Minister für Verkehrswesen

*

Solche hervorragenden Wissenschaftler und Ingenieure wie der Leiter des Kohlenstaublok-Aktivs, Nationalpreisträger Ingenieur Hans Wendler, der Verdiente Eisenbahner Ingenieur Finow vom Technischen Zentralamt der Deutschen Reichsbahn und der Leiter der Chemischen Versuchsanstalt Kirchmöser, Verdienter Eisenbahner Dr. Rödiger mit seinem Kollektiv, sind uns Vorbild und Beispiel.
Stolz sind wir auch auf die Tausende von Rationalisatoren und Erfinder, die uns tagtäglich neu beweisen, welche schöpferischen Kräfte unsere Eisenbahner entwickeln, wenn sie für das Neue interessiert und zielstrebig gelenkt werden.

Robert Menzel, Stellvertreter des Ministers für Verkehrswesen und Leiter der Politischen Verwaltung

*

Die Wissenschaftler wissen die ungeheure Bedeutung der schöpferischen Zusammenarbeit mit der Produktion zu schätzen, da sie erkannt haben, daß es ohne eine Bereicherung durch die praktischen Erfahrungen keinen wissenschaftlichen Fortschritt gibt.

Aus der Broschüre: Die schöpferische Zusammenarbeit von Wissenschaftlern und Produktionsarbeitern im Eisenbahnwesen


Aktivisten der Deutschen Reichsbahn während der Demonstration am 1. Mai 1955.

10 JAHRE INDUSTRIEGEWERKSCHAFT EISENBAHN

Vor zehn Jahren wurde mit dem Sieg der Sowjetarmee die Hitlerdiktatur beseitigt, den deutschen Werktätigen und dem gesamten deutschen Volk der Weg zu einer neuen demokratischen Entwicklung geöffnet. In der damaligen sowjetischen Besatzungszone richteten unsere sowjetischen Freunde ihre ganze Aufmerksamkeit darauf, den demokratischen Organisationen die günstigsten Bedingungen für ihre Arbeit und ihre Entwicklung zu schaffen. Bereits am 10. Juni 1945 wurden den antifaschistischen demokratischen Parteien und Massenorganisationen durch den Befehl Nr. 2 der Sowjetischen Militär-Administration alle Möglichkeiten für ihre Tätigkeit in der Interessenvertretung der Werktätigen und des Aufbaues eines einheitlichen, friedliebenden und demokratischen Deutschlands gegeben. Unsere sowjetischen Freunde halfen dem Freien Deutschen Gewerkschaftsbund und seinen Industriegewerkschaften seit dem ersten Tage seines Bestehens, die großen Aufgaben beim Neuaufbau einer demokratischen Ordnung zu meistern. So haben die Gewerkschaften in der damaligen sowjetisch besetzten Zone, unserer heutigen Deutschen Demokratischen Republik, einen großen Anteil an der Demokratisierung im Staat und in der Wirtschaft. Sie halfen mit, durch die Mobilisierung der Werktätigen in der Industrie, im Handel, im Verkehr und in der Landwirtschaft, die Betriebe und auch Bahnanlagen wieder in Gang zu setzen und aufzubauen.
In der ersten Aufbauperiode vom Mai 1945 bis Oktober 1947 galt es, die gewerkschaftlichen Organisationen zu festigen und unsere zerstörten Bahnanlagen und das rollende Material instand zu setzen, um die Güter für die weitere Entwicklung unserer Industrie und Landwirtschaft und die Versorgung der Werktätigen in Stadt und Land zu transportieren.
Die Entwicklung kam an den Punkt, an dem es galt, den nächsten Schritt zu tun. Der Befehl 234 vom 9. Oktober 1947 des Obersten Chefs der sowjetischen Militärverwaltung gab uns hierzu die Grundlage. Er enthielt Maßnahmen zur Steigerung der Arbeitsproduktivität und zur weiteren Verbesserung der materiellen Lage der Arbeiter und Angestellten.
Eine große Rolle in der weiteren Entfaltung der Produktivkräfte spielte die Aktivistenbewegung. Die historische Tat Adolf Henneckes am 13. Oktober 1948 wurde zu einer breiten Bewegung zur Steigerung der Arbeitsproduktivität und zur Senkung der Selbstkosten. Im Raw „7. Oktober", Zwickau, folgte eine Jugendbrigade dem Beispiel Adolf Henneckes und gab damit das Beispiel für die Entwicklung der Aktivistenbewegung auch bei der Eisenbahn. Bereits am 1. Mai 1949 konnten 377 Eisenbahner als Aktivisten des Zweijahrplanes und bis Ende des Jahres 1950 7924 Kollegen ausgezeichnet werden. Unsere Kollegen Helden der Arbeit Paul Heine und Karl Fritsche gingen nach dem Beispiel der sowjetischen Neuerer dazu über, die 500er-Bewegung zu organisieren. Für diese große Initiative der Eisenbahner dankte die Regierung der Deutschen Demokratischen Republik den Eisenbahnern durch die Verordnung zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der Deutschen Reichsbahn und der Lage der Eisenbahner.
Auf dem III. FDGB-Kongreß 1950 wurde in den Beschlüssen und den Satzungen der Marxismus-Leninismus als die politische Grundlage für die Arbeit der Gewerkschaften festgelegt und die führende Rolle der Partei der Arbeiterklasse, der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands, anerkannt. Der III. FDGB-Kongreß war ein machtvolles Bekenntnis des Freien Deutschen Gewerkschaftsbundes zum proletarischen Internationalismus und zur Freundschaft mit den Völkern der Sowjetunion. Die Beschlüsse des III. FDGB-Kongresses schufen die Voraussetzungen für eine erfolgreiche Mitarbeit der Gewerkschaften an der Erfüllung unseres ersten großen Fünfjahrplanes.
Die Regierung unserer Deutschen Demokratischen Republik gab uns als wichtigstes Mittel zur Lösung unserer neuen Aufgaben durch eine Verordnung das Recht, Betriebskollektivverträge mit gegenseitigen Verpflichtungen zwischen den Betriebsleitungen und den Betriebsgewerkschaftsleitungen sowie der Belegschaft abzuschließen. Auf der Grundlage dieser demokratisch ausgearbeiteten Betriebskollektivver-



Die internationale Zusammenarbeit der Gewerkschafter ist eine mächtige Kraftquelle zur Erhaltung des Friedens.

träge mit ihren gegenseitigen Verpflichtungen organisierte die Industriegewerkschaft Eisenbahn, gestützt auf das große Kollektiv aller Eisenbahner, in den Betrieben und Dienststellen den Kampf um die Erfüllung der Volkswirtschaftspläne und schuf damit die Voraussetzungen für eine immer weitere Verbesserung der materiellen, kulturellen und sozialen Lage der Eisenbahner.

Die Massenwettbewerbe um die Wanderfahne des Ministerrats und des Ministeriums für Verkehrswesen sowie der Wettbewerb um die „Grüne Strecke" wurden immer stärker fundamentiert durch die Entwicklung der innerbetrieblichen Wettbewerbe auf der Grundlage der gegenseitigen Verpflichtungen und der Hilfe für die Zurückgebliebenen.

Als ein besonderer Ausdruck des proletarischen Internationalismus und der festen Freundschaft mit den Eisenbahnern der Volksdemokratien wurde der erste internationale sozialistische Freundschaftswettbewerb zwischen den Eisenbahnern der CSR und der DDR abgeschlossen.

Wenn wir heute auf unsere 10jährige Arbeit zurückblicken und stolze Erfolge verzeichnen können, dann danken wir das besonders den Eisenbahnern, die beispielgebend vorangingen und in Anerkennung ihrer großen Verdienste mit hohen staatlichen Auszeichnungen, wie „Held der Arbeit", „Vaterländischer Verdienstorden", „Verdienter Aktivist", „Verdienter Eisenbahner", „Verdienter Techniker" und „Verdienter Erfinder" ausgezeichnet wurden. Unter diesen ausgezeichneten Eisenbahnern befinden sich auch eine große Anzahl von Technikern und Ingenieuren, die durch ihr großes Können und ihre reichen Erfahrungen und ihre gemeinsame Arbeit mit den besten Eisenbahnern, Facharbeitern und Spezialisten neue Methoden und eine höhere Technik entwickelten, die unsere großen Erfolge ermöglichten.

Die größte Unterstützung bei der Entwicklung von Neuerermethoden leisteten unsere sowjetischen Freunde, die uns ihre wertvollen Erfahrungen auf allen Gebieten des Eisenbahnwesens übermittelten und uns damit den Weg zeigten, wie wir besser arbeiten und leben können.

Die Erfolge unserer Arbeit drücken sich auch besonders aus in den vielen sozialen, hygienischen und kulturellen Einrichtungen, die für die Eisenbahner geschaffen wurden. Heute stehen den Eisenbahnern 6 Polikliniken, 7 Ambulatorien, ein Nachtsanatorium, 13 Kinderkrippen, 187 Sanitätsstellen und 84 Sanitätsstuben zur gesundheitlichen Betreuung zur Verfügung. Eine alte Forderung der Gewerkschaften wurde erfüllt; die Sozialversicherung ist in die Selbstverwaltung der Gewerkschaften übergegangen.

Durch die Verordnung unserer Regierung vom 10. Dezember 1953 wurden die Rechte und auch die Aufgaben der Gewerkschaften beträchtlich erweitert. Ein Ausdruck dafür ist die Übernahme der kulturellen Einrichtungen zur unentgeltlichen Nutzung durch die Gewerkschaften.

Große Erfolge wurden auch in der Betreuung der Eisenbahner während ihres Urlaubes durch den Feriendienst des FDGB erzielt. Zehntausende von Eisenbahnern haben mit ihren Familienangehörigen in den schönsten Gegenden unserer Deutschen Demokratischen Republik ihre Urlaubswochen verlebt. Diese Erfolge unserer Arbeit sind ein überzeugender Beweis dafür, was die Arbeiterklasse erreichen kann, wenn sie im Bündnis mit den werktätigen Bauern die Geschicke in ihre eigenen Hände nimmt.

Der Freie Deutsche Gewerkschaftsbund und die Industriegewerkschaft Eisenbahn lassen sich in ihrer gesamten Arbeit davon leiten, konsequent die Interessen der Eisenbahner in ganz Deutschland zu vertreten. Unter der Führung der Partei der Arbeiterklasse kämpft der Freie Deutsche Gewerkschaftsbund für ein einheitliches, friedliebendes und demokratisches Deutschland.

Der IV. FDGB-Kongreß stellt in seinem Beschluß allen Gewerkschaftern der Deutschen Demokratischen Republik die Aufgabe, unseren Arbeiter-und-Bauern-Staat weiter zu festigen und zu stärken. Das erfordert vor allem von allen Funktionären und Mitgliedern der Industriegewerkschaft Eisenbahn, die politische Massenarbeit zu verbessern, unter den Eisenbahnern eine wirksame Überzeugungsarbeit zu leisten, ein hohes Verantwortungsbewußtsein und eine hohe Disziplin in der täglichen Arbeit zu zeigen, die Wettbewerbs- und Neuererbewegung allseitig zu fördern und die Zusammenarbeit der Arbeiter mit den Wissenschaftlern und der technischen und kaufmännischen Intelligenz enger zu knüpfen.

Der IV. FDGB-Kongreß appellierte an alle Gewerkschaftsleitungen, die Arbeiterklasse zu einem hohen sozialistischen Bewußtsein zu erziehen, sie zu befähigen, die modernste Wissenschaft und Technik zu meistern, die Errungenschaften der Deutschen Demokratischen Republik zu verteidigen und die Aktionseinheit der Gewerkschafter in ganz Deutschland als Voraussetzung für die friedliche Wiedervereinigung unseres Vaterlandes auf demokratischer Grundlage zu schmieden.

Wir stehen in unserem Kampf nicht allein. Als Mitglied des großen Weltgewerkschaftsbundes und der Internationalen Vereinigung der Eisenbahner und Transportarbeiter kämpfen wir gemeinsam mit den Arbeitern der ganzen Welt um Frieden, Einheit, Demokratie und Sozialismus.



Die Herstellung der Aktionseinheit der Arbeiterklasse ganz Deutschlands ist die wichtigste Aufgabe der Gewerkschafter der DDR. – Von einem Fotografen wurde festgehalten, wie der Stationsvorsteher vom Bahnhof Oebisfelde den Zugführer des ersten passierenden Interzonenzuges Köln–Magdeburg, Heinrich Böhning aus Hamm, begrüßt.

Ihr Kampf ist uns Verpflichtung



Ernst Kamieth — Verdienter Eisenbahner

Am 7. November 1951 wurde der Verdiente Eisenbahner Ernst Kamieth, Betriebsleiter des Bww Potsdamer Gbf (amerikanischer Sektor), von dem berüchtigten Polizeischergen, dem Westberliner Reviervorsteher Zunker, auf brutalste Weise ermordet. Der Überfall auf die Dienststelle und die Ermordung unseres Kollegen Kamieth wurden an dem Tage durchgeführt, an dem die gesamte friedliebende Menschheit, den 34. Jahrestag der Großen Sozialistischen Oktoberrevolution als einen Feiertag des Friedens ehrenvoll beging.



Philipp Müller — Verdienter Eisenbahner

Die deutschen Eisenbahner mußten in ihrem Kampf für den Frieden und die Einheit Deutschlands ein weiteres schweres Opfer bringen. Der junge Kollege Philipp Müller vom Eaw München-Neuaubing fiel auf der großen Friedensdemonstration der Jugend am 11. Mai 1952 in Essen durch faschistische Mörder. Eine aufgehetzte Soldateska hat durch die ruchlose Bluttat das junge Leben eines unserer besten und aktivsten Friedenskämpfer vernichtet.



Fritz Schönherr — Verdienter Eisenbahner

Am 29. August 1952 haben wir Eisenbahner den meuchlings ermordeten Kollegen und Genossen feierlich zu Grabe getragen. Im Trauergefolge gingen mit Tausenden Eisenbahnern Zehntausende Berliner aus allen Teilen der deutschen Hauptstadt. Sie erwiesen dem die letzte Ehre, den die Büttel des sich wieder in seiner ganzen Abscheulichkeit zeigenden deutschen Imperialismus erschlugen. Ehre einem Ermordeten, dem dritten aus den Reihen unserer Betriebskollegen, dessen Leben ein flammender Protest gegen Krieg, Terror und gegen die Ausbeutung der werktätigen Menschen war.





Einer unserer ersten Jungaktivisten war der jetzige Ingenieur Gerhardt Dietze. 1949 wurde er mit noch sieben anderen Jungeisenbahnern vom Jugendaktiv „Otto Buchwitz" des Bw Dresden-Friedrichstadt mit dem Nationalpreis 3. Klasse ausgezeichnet.

Als Mitglied des gesamtdeutschen Jugendringes tritt er unermüdlich für die Herstellung der Einheit unseres Vaterlandes ein.

JUNGEISENBAHNER AN DER SPITZE DES KAMPFES UM DIE PLANERFÜLLUNG

Überall in den Dienststellen der Deutschen Reichsbahn, in den Bahnhöfen, den Bahnbetriebswerken und den Raw versehen neben den älteren Kollegen 10000 junge Eisenbahner als Zugschaffner, Rangierer, als Lokomotivführer, als Fahrdienstleiter und Dienststellenvorsteher mit großer Verantwortung, Elan und hoher Disziplin ihren Dienst. Jederzeit stehen sie auf ihren Dienstposten, um aktiv an der Erfüllung der großen Transportaufgaben mitzuarbeiten.

In den 10 Jahren, in denen die Deutsche Reichsbahn in den Händen der Arbeiter und Bauern ist, wurde besonders für unsere jungen Eisenbahner vieles getan.

Unsere Arbeiter-und-Bauern-Regierung schuf die Voraussetzungen für eine gründliche Lehrausbildung. Lehrwerkstätten und Betriebsberufsschulen entstanden. Alle jungen Eisenbahner erhalten von qualifizierten Fachkräften eine gründliche und umfassende Ausbildung.

Die Taten der Jugendbrigade „IV. Parteitag" vom Raw Dresden-Friedrichstadt, der Jugendrangierbrigade Porstein vom Vbf Dresden-Friedrichstadt und die großen Leistungen unserer jungen Freunde Brigadelokführer Petersohn, des Jugendbrigadiers Sternitzki und der jungen Streckendispatcherin Christa Lanckow sind hervorragende Beispiele für ein neues Arbeitsbewußtsein.

Durch unsere Regierung wurden sie mit hohen staatlichen Auszeichnungen geehrt.

Doch nicht nur in der Produktion erreichen die Jungeisenbahner große Leistungen. Auf den neu geschaffenen Schulen, der Fachschule für Eisenbahnwesen und der Hochschule für Verkehrswesen, den ersten Schulen dieser Art in Deutschland, lernen die Besten von ihnen, um später in verantwortlichen und leitenden Funktionen im Eisenbahnwesen zu arbeiten.

Die Jungeisenbahner erwarben sich große fachliche und gesellschaftliche Fähigkeiten. Dies beweist allein schon die Tatsache, daß eine ganze Anzahl von ihnen in verantwortlichen Funktionen im Ministerium, in den Reichsbahndirektionen und in den Dienststellen arbeitet.

So unermüdlich, wie sie in der Vergangenheit ihre Eisenbahn mit aufbauen halfen und den komplizierten Betrieb der Eisenbahn sicher, schnell und rentabel leiten lernten, so wissen sie jedoch auch heute das von ihnen mit der Kraft ihrer Hände und dem Reichtum ihrer Gedanken geformte Werk zu verteidigen. Auf der II. Jungeisenbahnerkonferenz im März dieses Jahres gaben die Delegierten die Verpflichtung ab, mit ihrer ganzen Kraft für die Sicherung des Friedens und die Stärkung der Deutschen Demokratischen Republik einzutreten.

Diese Verpflichtungen zu erfüllen ist jetzt die vornehmlichste und dringendste Aufgabe aller jungen Eisenbahner der DDR.



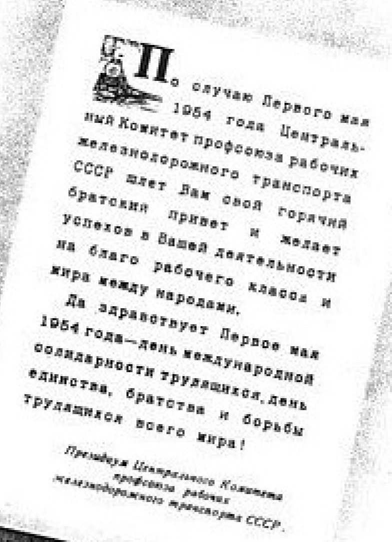
Mit viel Eifer und Gewissenhaftigkeit lernen unsere Jungeisenbahner in vorbildlich eingerichteten Ausbildungsstätten, damit sie in der Zukunft als qualifizierte Facharbeiter überall auf den Dienstposten ihre verantwortungsvolle Arbeit ausführen können.





Von Freund zu Freund

Erfolgreich ist die Zusammenarbeit der Länder des Weltfriedenslagers auch auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens. 1950 wurden die Abkommen SMPS und SMGS zwischen diesen Staaten in Warschau abgeschlossen. Die Abkommen bilden die Grundlage für die Abfertigung und Beförderung von Personen, Reisegepäck und Gütern auf den Strecken der Eisenbahnen der Staaten, die sich daran beteiligt haben. Sie stehen aber auch allen anderen Eisenbahnverwaltungen zur Teilnahme offen. 1951 kamen die Eisenbahnverwaltungen der beteiligten Länder in Budapest zusammen, 1953 in Moskau. In diesem Jahr waren es die Vertreter von 12 Ländern, die in Berlin Beratungen abhielten (Bild unten).
Durch die erfolgreiche Zusammenarbeit wurde auch auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens bewiesen, welche großen politischen und wirtschaftlichen Erfolge errungen werden können, wenn die Völker von der gegenseitigen Achtung ihrer nationalen Souveränität und dem Wunsch nach friedlicher Zusammenarbeit erfüllt sind.



По случаю Первого мая 1954 года Центральный Комитет профсоюза рабочих железнодорожного транспорта СССР шлет Вам свой горячий братский привет и желает успехов в Вашей деятельности на благо рабочего класса и мира между народами.

Да здравствует Первое мая 1954 года—день международной солидарности трудящихся, день единства, братства и борьбы трудящихся всего мира!

Президиум Центрального Комитета профсоюза рабочих железнодорожного транспорта СССР.







Zu den Festlichkeiten am Tag des deutschen Eisenbahners 1955 besuchten die Verkehrsminister der DDR, Kramer, der Sowjetunion, Bestschew, und der Volksrepublik Polen, Strzelecki, auch Dresdener Eisenbahner und besichtigten die wiederaufgebauten historischen Kulturdenkmäler der schönen Elbestadt.



Erstmalig in der Geschichte des Eisenbahnwesens wurde eine durchgehende Zugverbindung von Moskau nach Berlin eingeführt. Die Eisenbahner des Berliner Ostbahnhofes bereiteten den sowjetischen Freunden einen herzlichen Empfang.



„Vor Freunden gibt es keine Geheimnisse."

(Oben). Die Dienststellenvorsteher der Grenzbahnhöfe Bad Schandau und Děčin verbindet nicht nur ihre Arbeit, sondern auch eine feste Freundschaft.



Der Oberlokführer Viktor Blashenow — Deputierter des Obersten Sowjets der UdSSR — besuchte bereits einige Male die Eisenbahner der DDR.



Eine sowjetische Eisenbahnerdelegation mit dem Stellvertreter des Leiters der Politverwaltung des Ministeriums für Verkehrswesen der UdSSR, Genossen Zaregorodzew, und dem Genossen Prof. Petrow im Gespräch mit den Eisenbahnern des Verschiebebahnhofs Dresden-Friedrichstadt.

UNSER LEBEN IST SCHÖNER GEWORDEN

In zehnjähriger harter Arbeit haben unsere Eisenbahner nicht nur große Arbeitserfolge erzielt, sondern sich auch ein schönes und glückliches Leben geschaffen.

In Verwirklichung der Gesetze unserer Regierung und mit Hilfe der Gewerkschaften wurden die Luxussanatorien einzelner privilegierter Schichten in Erholungsheime, Kultur- und Klubhäuser umgewandelt, die ihre Pforten für alle Eisenbahner öffnen.

57 Betriebsfilmanlagen der DR machen unsere Eisenbahner in den ländlichen Gebieten mit den besten Spielfilmen deutscher und ausländischer Produktion bekannt.



21 Kulturhäuser und 810 Kultur- und Klubräume der DR sind die Stätten für unsere Reichsbahn-Kulturensembles und -gruppen, in denen sie unseren Eisenbahnern und ihren Familien Freude und Entspannung bringen. — Bild: Eisenbahner-Kulturgruppe Greifswald während der Demonstration zum Tag des deutschen Eisenbahners 1955.



Ihnen gehört unsere Liebe und Sorge. Während vor 1945 von der kapitalistischen Eisenbahnverwaltung kaum Gelder für die Gesunderhaltung der Eisenbahnerkinder aufgewandt wurden, stellt unser Arbeiter-und-Bauern-Staat jährlich sehr viele Mittel für ihre kulturelle und soziale Betreuung zur Verfügung.
In zahlreichen Kinderkrippen und -gärten der DR werden unsere Kinder betreut; Tausende unserer Kleinen verleben ihre Ferien in den schönsten Gegenden der DDR.

Bücher erweitern das Wissen, sie sind Freunde der Eisenbahner. Bei der Deutschen Reichsbahn gibt es in allen Betrieben und größeren Dienststellen Büchereien. Abgelegene kleine Bahnhöfe, Haltepunkte, Schrankenposten und Blockstellen werden durch die Wanderbibliotheken der Reichsbahnämter betreut.







10 Jahre Erfahrung lehrten, daß Pläne nur dann Wirklichkeit werden, wenn jeder mit zupackt. Hier helfen Eisenbahner aus Halle helle und lichte Wohnungen zu bauen.

DIE FIEBERKURVE EINES JAHRZEHNTS DER WESTDEUTSCHEN

Von Helmut Löwe, Berlin

Im verflossenen Jahr und auch in den ersten Monaten dieses Jahres ereignete sich eine große Anzahl von leichten und schweren Unfällen bei der westdeutschen Eisenbahn. Die westdeutsche Zeitung „Frankfurter Rundschau" vom 16. Januar 1955 schreibt von 180 Verkehrsunfällen, die sich 1954 bei der Bundesbahn ereignet haben sollen. Diese immerhin ganz ansehnliche Zahl von zugegebenen Verkehrsunfällen stellt aber nur die halbe Wahrheit dar, denn in Wirklichkeit ist diese Zahl viel größer. Die Hamburger Zeitung „Die Welt" gab bereits am 16. Dezember 1954 bekannt, daß allein in einem Bezirk im Jahre 1953 insgesamt 35 Zusammenstöße zwischen Eisenbahn und Straßenfahrzeugen stattgefunden haben.

Und die „Neue Ruhrzeitung" vom 20. November 1954 gab bekannt, daß sich 1952/53 insgesamt 1079 Verkehrsunfälle allein an Bahnübergängen ereigneten, wovon 260 Unfälle auf beschrankte Übergänge und 819 auf unbeschrankte Bahnübergänge entfielen. Wie uns die Meldungen aus den vergangenen Monaten beweisen, hat sich diese große Zahl von Verkehrsunfällen nicht verringert, sondern sie ist noch gestiegen. Was sind die Ursachen für die vielen Verkehrsunfälle? Um die Frage zu beantworten, müssen wir die Entwicklung der Bundesbahn betrachten, müssen wir einen Blick hinter die glänzende Bundesbahnfassade werfen.

Nachdem nach 1945 das USA-Kapital unter dem Deckmantel der „Hilfe" in Form der Marshallplankredite Kapitalien nach Westdeutschland exportiert hatte, versuchte es in immer größerem Umfange, die aus den Marshallplankrediten herausgeschlagenen Riesengewinne mit Hilfe der Adenauer-Regierung in weiteren Industrie- und Wirtschaftsunternehmen anzulegen. Sein Ziel war und ist, diese Riesenprofite weiter zu erhöhen und gleichzeitig die Abhängigkeit Westdeutschlands von den USA zu verstärken.

In diesen raffinierten Berechnungen spielt auch die westdeutsche Eisenbahn eine Rolle, da sie entsprechend dem Wirtschaftspotential sowie der geographischen Lage Westdeutschlands große strategische Bedeutung im System der westeuropäischen Eisenbahnen hat.

Außerdem ist die westdeutsche Eisenbahn, die in der Personenbeförderung den ersten und in der beförderten Gütermenge nach England den zweiten Platz in Westeuropa einnimmt, mit ihrem Anlagekapital von 20 bis 30 Milliarden DM und über 400000 Beschäftigten ein Unternehmen des Adenauerstaates, das nicht nur in einem Kriege, sondern schon gegenwärtig hohen Profit erzielt.

Die USA-Imperialisten befehlen dazu „Rationalisierungsmaßnahmen" und bringen damit die Bundesbahn in Schwierigkeiten.

Um dem Eindringen von USA-Kapital in die westdeutsche Bundesbahn alle Hindernisse aus dem Wege zu räumen, erschien im Jahre 1950 eine Kommission, die sich aus „Fachleuten" der USA-Eisenbahngesellschaft Homberger-Dottier und der Firma Coverdale & Colpits zusammensetzte und unter der Leitung des USA-Eisenbahnsachverständigen Bellcorn stand. Nachdem diese Kommission sehr ausführlich die Verhältnisse der Bundesbahn untersucht hatte, „empfahl" sie, selbstverständlich im Einvernehmen mit der USA-hörigen Adenauer-Regierung, der Bundesbahn u. a. folgende Maßnahmen:

1. 4000 Lokomotiven außer Betrieb zu setzen, zu verschrotten und durch neue zu ersetzen;
2. Stillegung von Nebenstrecken und Abbau des zweiten Gleises bei Strecken von geringer militärischer Bedeutung;
3. Schließung von 18 Eisenbahnausbesserungswerken sowie einer großen Anzahl von Ämtern, damit verbunden die Verminderung des Personalbestandes dieser Dienststellen von 51000 auf 40000 Köpfe;
4. Einige tausend Personen- und Güterwaggons zu verschrotten und durch neue zu ersetzen;
5. Die Umstellung von 15000 bewachten Bahnübergängen auf elektrische Zugmeldung;
6. Innerhalb von sieben Jahren rund 140000 Eisenbahner (23% des Gesamtpersonals von 602000) zu entlassen.

Diese „freundschaftlichen Empfehlungen" wurden u. a. im sogenannten General Hanes-Plan festgelegt, der 1950 vom Bonner Verkehrsminister Seebohm unterzeichnet wurde.

Die Bundesbahn wurde gezwungen, in relativ kurzer Zeit, trotz der noch nicht beseitigten großen Kriegszerstörungen einen erheblichen Teil des Inventars zu verschrotten bzw. außer Betrieb zu setzen und gleichzeitig umfangreiche Neuinvestitionen auf strategisch wichtigen Strecken durchzuführen. Der Schrott, eine erhebliche Menge Eisen, mußte billig in die USA exportiert werden. Für die Investitionsgelder wurde ausländisches, vornehmlich amerikanisches Material teuer eingeführt.

Doch damit noch nicht genug. Sie wird außerdem gezwungen, die Verkehrsleistungen für die westlichen Besatzungsmächte in Höhe von rund 607 Millionen DM jährlich selbst zu finanzieren. Dieser Betrag überstieg beispielsweise das Defizit der Bundesbahn im Jahre 1953 um 2 Millionen DM.

Zusammengenommen, kein schlechtes Geschäft für die amerikanischen Geldverleiher.

Aber auch mit Hilfe der Preis- und Tarifpolitik der Montanunion, bei deren Gründung das USA-Finanzkapital mit einer 100 Millionen Dollarbeigabe Pate gestanden hatte, wurde die finanzielle Lage der Bundesbahn untergraben. So entstand der Bundesbahn, wie das „Düsseldorfer Handelsblatt" vom 24. März 1954 berichtet, durch Aufhebung der Preisvergünstigung von 4 DM je Tonne Kohle eine Mehrausgabe von rund 250 Millionen DM jährlich. Hinzu kommt die Mehrausgabe von 90 Millionen DM jährlich durch die von der Montanunion erzwungene Einführung von Direkttarifen.

Diese Linie der vorsätzlichen Verschuldung der westdeutschen Eisenbahn wurde 1954/55 durch Erhöhung der Kohlenpreise fortgesetzt. So entstehen der Bundesbahn, die nach Mitteilung der „Stuttgarter Zeitung" vom 17. März 1955 9 Millionen Tonnen Kohle im Jahr für Lokomotiven verbraucht und dafür den Betrag von 540 Millionen DM zahlt (10% der Einnahmen), bei Erhöhung je Tonne um eine DM ein Verlust von 9 Millionen DM im Jahr und bei einer Erhöhung der Kohlenpreise von 2,50 DM je Tonne, wie sie innerhalb der letzten drei Monate dieses Jahres tatsächlich erfolgt ist, eine weitere Mehrausgabe von 29,5 Millionen DM im Jahr. Wenn auch die Werktätigen Westdeutschlands die ganze Last dieser Preiserhöhungen durch Tariferhöhungen und Fahrpreiserhöhungen zu tragen haben werden – schon gegenwärtig kostet eine Monatskarte für die Strecke Ludwigshafen–Worms 20 DM und für die Strecke Lampertheim–Mannheim 30 DM – so werden trotzdem durch Rückgang der Gütertransporte usw. Verluste für die westdeutsche Eisenbahn eintreten.

Diese krisenhafte Entwicklung der vom USA-Kapital abhängigen westdeutschen Wirtschaft führte bereits 1953, als ein Rückgang der Güterverkehrsleistung um 10% gegenüber 1952 eintrat, wie die Zeitschrift „Die Bundesbahn", Heft 1/1954, berichtet, zu einem Verlust von rund 300 Millionen DM.

Die Verschuldung der Bundesbahn betrug daher Ende 1953 bereits 2,5 Milliarden DM und wuchs im Jahre 1954 nach den Angaben des „Düsseldorfer Handelsblattes" vom 29. Dezember 1954 um weitere 800 Millionen DM an. Für das Jahr 1955 sind bereits wieder, wie das gleiche Blatt berichtet, 800 Millionen DM Verlust veranschlagt.

Dieser Entwicklung hat das amerikanische Anleihekapital den Weg geebnet. Seinem völligen Eindringen, unter dem Mantel der „Hilfe" selbstverständlich, und der Inbesitznahme der westdeutschen Eisenbahn durch das USA-Kapital ist Tür und Tor geöffnet.

BUNDESBAHN

Für die Arbeiter und Angestellten aber heißt die unter der Regie der amerikanischen Imperialisten betriebene Rationalisierung und Verschuldung der Bundesbahn Arbeitslosigkeit und Schuften.

Die Verwirklichung der im sogenannten General Hanes-Plan festgelegten Maßnahmen führte bis zum 1. Januar 1955 zur Auflösung einer großen Anzahl von Ämtern, Dienststellen und Ausbesserungswerken. So wurden u. a. 200 bautechnische Dienststellen, darunter 170 Streckenmeistereien, 16 Signalmeistereien, 19 Bahnbetriebswerke und 181 andere bautechnische Dienststellen aufgelöst. Damit im Zusammenhang wurde ein großer Teil der Arbeiten am Streckenunterbau Privatunternehmen übertragen, d. h. der direkten Kontrolle der Eisenbahn entzogen. Somit wird ganz bewußt die Sicherheit dem Profitstreben von Privatunternehmern ausgeliefert.

Die Folge dieser Maßnahmen und die Schaffung von 21770 unbewachten Bahnübergängen (von insgesamt 40000), die bisher nur zu einem geringen Teil auf elektrische Zugmeldung umgestellt wurden, war ein schnelles Anwachsen der Verkehrsunfälle bei der westdeutschen Eisenbahn im vergangenen Jahr.

Im gleichen Zeitraum stieg aber die Arbeitsleistung des verbliebenen Personals, wie sie durch eine fragwürdige Statistik im Januarheft „Die Bundesbahn" zugegeben wird, um rund 30%. So stiegen die Achskilometer von 14,1 Milliarden im Jahre 1948 auf 18,4 Milliarden im Jahre 1953, d. h. um 30% („Die Bundesbahn", Heft 18/1954) und die Zugkilometer, die 1950 450 Millionen km = 100% betrugen, stiegen bis 1954 auf 520 Millionen km = 120,7% („Die Bundesbahn", Heft 1/1955). Die Leistungssteigerung, wie sie hier zugegeben wird, bei gleichzeitiger Personalverminderung um mehr als 20%, war nur durch eine verstärkte Ausbeutung der noch verbliebenen Arbeiter und Angestellten möglich.

In Verbindung mit diesen Maßnahmen wurde mit Wirkung vom 1. November 1953 eine neue Fassung der seit der Nazizeit angewendeten Dienstdauervorschrift (DDV) eingeführt. Die Folge ist eine beträchtliche Verschlechterung der Dienstzeiten für das Lok- und Zugbegleitpersonal. So sind jetzt z. B. die Vorbereitungs- und Abschlußzeiten, die bis dahin rund 17,5% der Dienstschicht betrugen, erheblich gekürzt worden.

Es wurde weiterhin die sogenannte Nachschau eingeführt, d. h. die Untersuchung der Lokomotiven und Wagen wird grundsätzlich nur noch nach Beendigung der Fahrt und nur nach 250 bis 450 km Laufleistung vorgenommen, d. h. auf Kosten einer verlängerten Arbeitszeit des Personals. Dadurch erhöhten sich, wie die Zeitung des DGB „Der deutsche Eisenbahner" vom 1. August 1954 schreibt, die Heißläufer- und Luftpumpenschäden ganz erheblich. Dabei wird diese Dienstdauervorschrift, wie die gleiche Zeitung vom 16. September 1954 berichtet, durch die Dienstpläne noch umgangen. Das Zugbegleitpersonal muß danach innerhalb von sieben Tagen im Durchschnitt 76 Stunden im Dienst sein. In vielen Fällen beträgt die durchschnittliche Zeit, in der die Kollegen von zu Hause abwesend sind, innerhalb von sieben Tagen (= 168 Stunden) 89 bis 100 Stunden. Die über die Dienstzeit hinausgehende Ausbleibezeit wird nicht mehr bezahlt. Diesen Kollegen stehen für diese Zeit recht dürftige und menschenunwürdige Unterkunftsräume zur Verfügung.

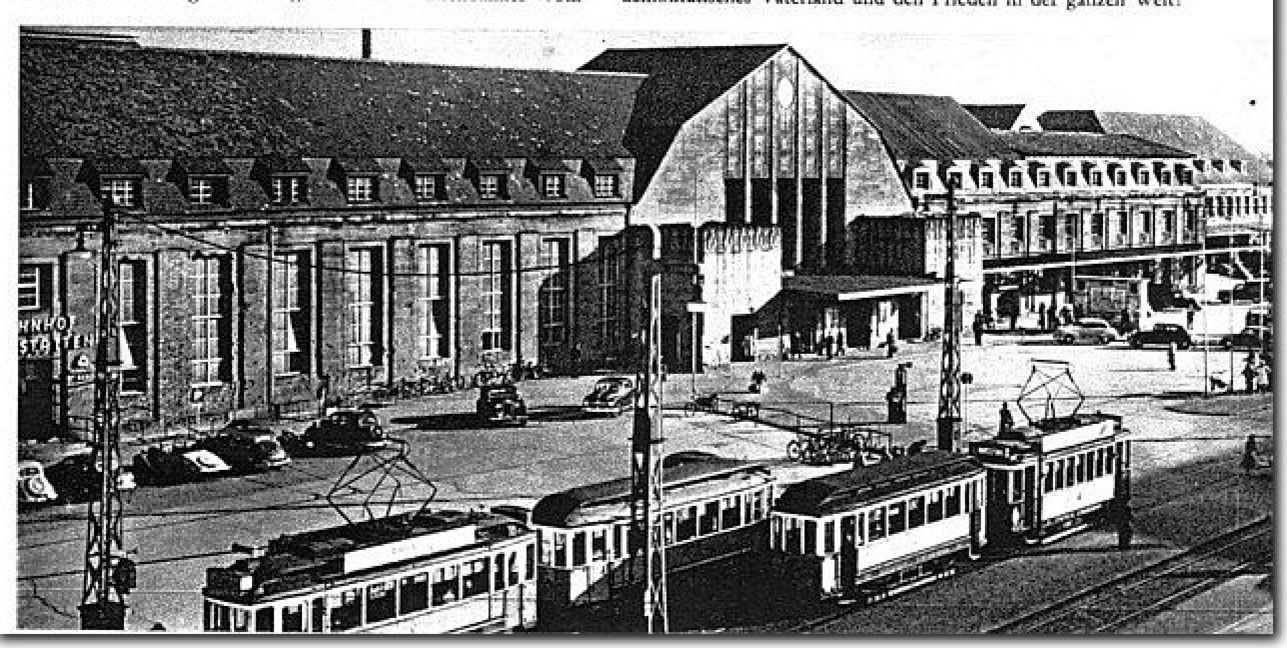
Eine weitere Ausbeutungsmethode besteht u. a. auch darin, die bei Schließung von Werkstätten nach anderen Eaw versetzten Arbeiter in tiefere Lohngruppen einzustufen. Verweigern die Kollegen die Einwilligung zu diesem Lohnraub, so werden sie einfach entlassen, denn vor der Tür warten täglich Tausende, die auch für einen geringeren Lohn arbeiten.

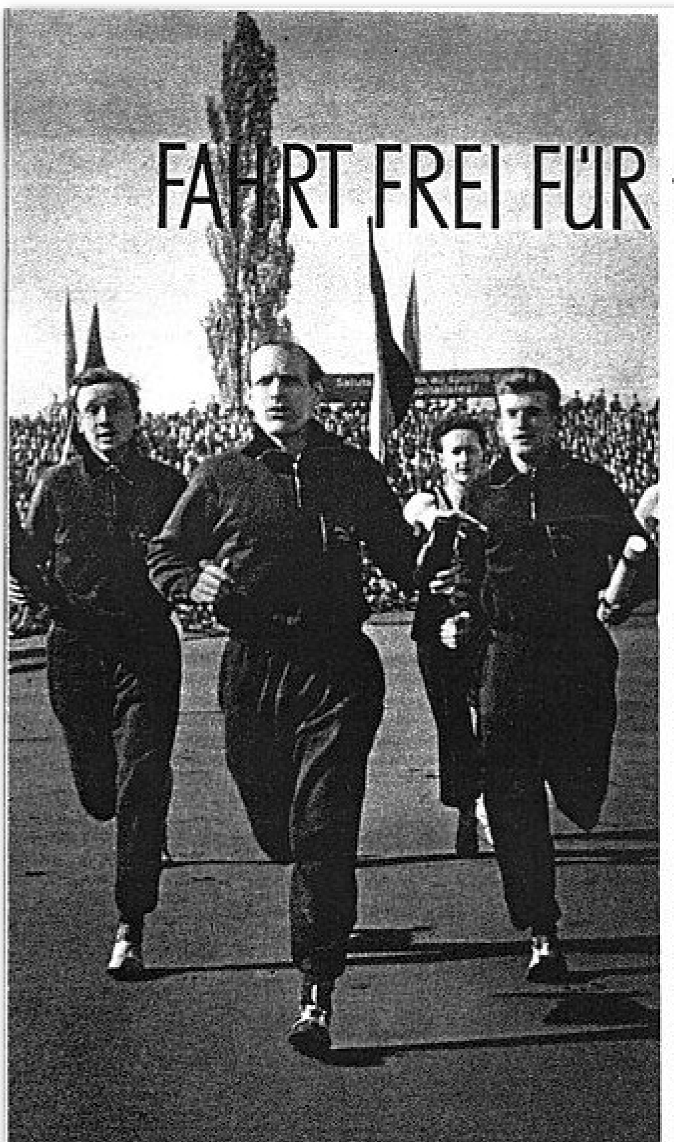
Selbst der Vorsitzende der Gewerkschaft der Eisenbahner Westdeutschlands (GdED), Jahn, der zugleich dem Verwaltungsrat der Bundesbahn angehört und selbst einer der eifrigsten Befürworter der Rationalisierung ist, mußte die Verschlechterung der Lage der westdeutschen Eisenbahner eingestehen. Er schreibt an den Präsidenten des Verwaltungsrats, Wellhausen: „Ich beobachte mit Sorge eine Entwicklung, die als Folge einer anscheinend überforcierten Rationalisierung im Betriebsablauf der Bundesbahn ihren Ausdruck in einer nicht mehr länger vertretbaren Überbeanspruchung des Personals findet."

Damit hat Herr Jahn tatsächlich einmal ausnahmsweise, selbstverständlich unter dem Druck der ausgemergelten Kollegen, die Wahrheit gesagt. Wuchs doch der Krankenstand, vor allem durch Tuberkuloseerkrankungen, nach der mehr oder weniger zurechtgestutzten Sozialstatistik der Bundesbahn von 6,9% im Januar 1954 auf 14,45% am Ende des gleichen Jahres. Selbstverständlich sind hier alle die Beschäftigten nicht erfaßt, die sich aus Angst, den Arbeitsplatz zu verlieren, nicht krank melden, sondern bis zum Umfallen weiterzuarbeiten versuchen.

Diese ungeheure Verelendung der Kollegen bei der westdeutschen Eisenbahn, vermindert stark die Sicherheit bei der Bundesbahn. Rationalisierung und damit Arbeitshetze und Ausbeutung führen zwangsläufig bei der westdeutschen Eisenbahn zur Umgehung und Nichtbeachtung der notwendigen Sicherheitsmaßnahmen sowie zur „Einsparung" der Arbeitsschutzvorrichtungen aus Profitgründen. Die Folge dieser Entwicklung ist das sprunghafte Ansteigen der Verkehrsunfälle und Arbeitsunfälle bei der Bundesbahn, denn dort, wo der Profit regiert, ist für Sicherheit, Arbeitsschutz und für Menschenwürde kein Platz.

Unter den Bedingungen, die das amerikanische Leihkapital in den Händen der deutschen Imperialisten schuf, hat der westdeutsche Eisenbahner keine Zukunft. Wollen die deutschen Eisenbahner bei der Bundesbahn nicht im tiefsten Elend und letztlich im Krieg enden, wollen sie wie ihre Kollegen in der Deutschen Demokratischen Republik eine herrliche Perspektive haben, dann gilt es für sie den Kampf zu verstärken. Gemeinsamer Kampf aller deutschen Patrioten für ein einheitliches, demokratisches Vaterland und den Frieden in der ganzen Welt!







Die Deutsche Reichsbahn in Händen der Arbeiter und Bauern brachte zum erstenmal die Möglichkeit einer ungehinderten kulturellen und damit auch sportlichen Betätigung.

Nachdem die dringlichsten Wiederaufbauarbeiten am Verkehrsnetz geleistet waren, meldeten sich wieder die Bedürfnisse, durch sportliche Betätigung Stunden der Entspannung und Freude zu erleben. Auf Initiative der Gewerkschaftsleitungen wurde in den Jahren 1948/49 in einigen Eisenbahnbetrieben der Betriebssport ins Leben gerufen. Zur sportlichen Betätigung standen den Betriebssportgemeinschaften anfangs nur wenige und primitive Mittel zur Verfügung. Die Sportanlagen und Sportgeräte waren durch den Krieg zerstört. Es fehlte auch an Ausbildungskräften. Neue Kader mußten mit Hilfe der Gewerkschaften herangebildet werden.

Nach der Gründung der Sportvereinigung Lokomotive im Juni 1950 erfuhr die Körperkultur und der Sport bei der Deutschen Reichsbahn einen gewaltigen Aufschwung. Mit Unterstützung der Partei der Arbeiterklasse und durch die großzügige Hilfe unserer Regierung entwickelte die Sportvereinigung Lokomotive gemeinsam mit den Gewerkschaftsleitungen den demokratischen Massensport.

Die ersten sportlichen Großveranstaltungen unserer Sportvereinigung – die drei zentralen Sommerspartakiaden 1951 in Leipzig, 1952 in Weißenfels, 1953 in Cottbus sowie die zentralen Winterspartakiaden 1952 in Geising und 1953 in Schmiedefeld und auch die zentrale Lehrlingsspartakiade 1953 in Naumburg – dokumentierten den gewaltigen Aufschwung des demokratischen Massensports in den Reichsbahn- und Transportbetrieben. Sie zeigten die ersten Ergebnisse des aus dem Massensport resultierenden Leistungssports.

In 285 Betriebssportgemeinschaften „Lokomotive" sind 86000 Eisenbahner und Transportarbeiter organisiert, und weitere 17000 Beschäftigte wurden durch die Sportgruppen der Betriebe an die sportliche Betätigung herangeführt. Fast 20000 Mitglieder und Sportgruppen-Teilnehmer haben bereits die Bedingungen für das Sportleistungsabzeichen „Bereit zur Arbeit und zur Verteidigung des Friedens" erfüllt.

In fast allen Sportarten konnten Sportler unserer Sportvereinigung DDR-Meistertitel erkämpfen und auch in nationalen und internationalen Veranstaltungen erfolgreich unseren Arbeiter-und-Bauern-Staat vertreten.

Unsere Meister des Sports Gretel Grune, Charlotte Scholz, Georg Stoltze, Heiner Braun, Klaus Porbadnik und andere wurden zu Vorbildern unseres Eisenbahnernachwuchses, dem unsere Sportvereinigung größtes Augenmerk schenkt.

Mit der Gründung des Sportclubs „Lokomotive" Leipzig im vorigen Jahr schufen wir uns die Grundlage zur raschen Hebung des Leistungsniveaus, um im nationalen und internationalen Maßstabe noch größere sportliche Erfolge zu erreichen.

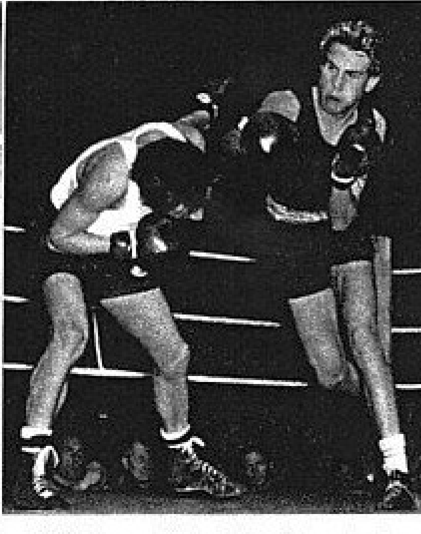
Ständig wächst die Anzahl der sporttreibenden Eisenbahner. Der Rückblick auf die vergangenen Jahre muß bei allen Eisenbahnern und allen Sportlern der Sportvereinigung Lokomotive Gefühle des Dankes – gegenüber unseren sowjetischen Freunden, die uns den zukunftsfrohen Weg bereiteten – und Gefühle der eigenen Kraft und des Stolzes hervorrufen zur Erreichung weiterer großer Erfolge.


Minister Erwin Kramer beglückwünscht den Loksportler Klaus Porbadnik zu seiner hohen Auszeichnung als Meister des Sports.









Sicher liegt der Ball in den Händen von Günther Busch, Meister des Sports, vom SC Lok Leipzig.
Aus dem Spiel SC Lok Leipzig gegen SC Wismut Karl-Marx-Stadt.

Die Meisterin des Sports und mehrfache deutsche und DDR-Meisterin Charlotte Scholz im Turnen bei einer vorbildlichen Kür am Schwebebalken.

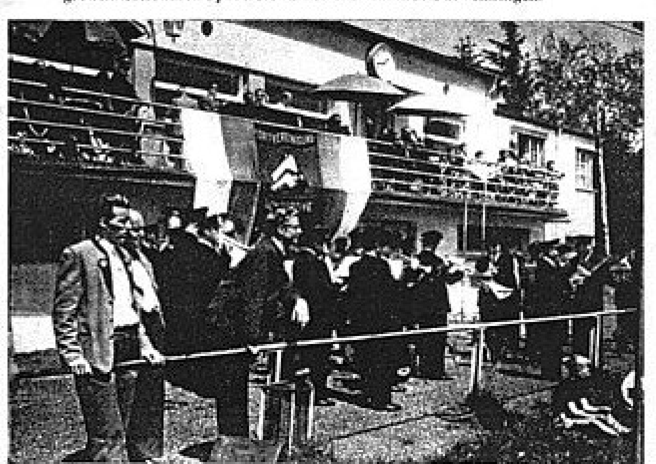
Zum Boxen gehören Mut, Konzentration und schnelle Reaktionsfähigkeit. Der Lok-Sportler Jürgen Nobis im Angriff.

Eine der schönsten Sportarten ist der Segelsport. Der Held der Arbeit Hieronymus versteht nicht nur die Lokomotive über die Strecke zu führen, sondern auch im Segelboot die Wasser unserer Seen zu durchkreuzen.



Besonders eifrig in unseren Betriebssportgemeinschaften sind unsere jungen Eisenbahnerinnen.

Loksportler fördern den gesamtdeutschen Sport. Blick auf die Tribüne beim großen nationalen Sportfest in der Neckarstadt Schwenningen.





Gute Reise



In den ersten Jahren des Wiederaufbaues war das Reisen kein Vergnügen.

Die Arbeiter-und-Bauern-Macht gab die Möglichkeit, Wagen und Einrichtungen neu zu schaffen. Mehr und mehr verdrängen die neuen C 4 üp-Wagen die „Holzklasse".

Die vom Ingenieur Grevesmühl entwickelten Doppelstock-Gliederzüge, von denen ein Zugviertel 900 Reisende aufnimmt, ließen auch das tägliche Fahren von und zur Arbeitsstätte zu einer angenehmen Sache werden.

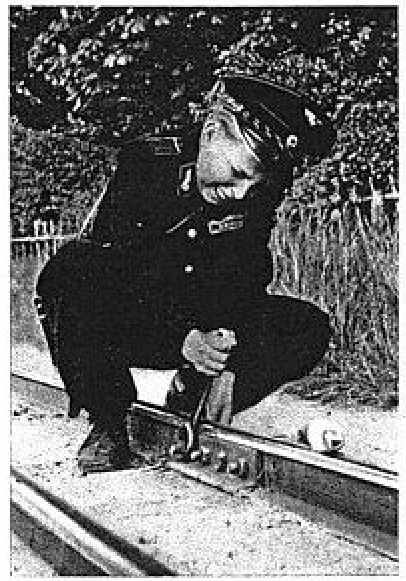
Freundlich eingerichtete Speisewagen und bequeme Schlafwagen, Zugfunk, Kino- und Klubwagen erhöhen die Annehmlichkeiten des Reisens auf langen Strecken.

1954 beförderte die Deutsche Reichsbahn 1008 Millionen, allein im Berufsverkehr 354 Millionen Personen. Im Vergleich zu 1936 wurden damit rund 50 Prozent mehr Reisende im Gebiet der DDR befördert.


ale Hbf
teig 2



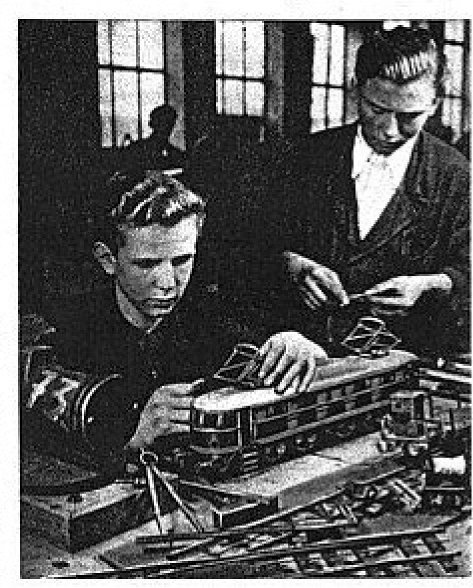
EISENBAHNER VON MORGEN



Unsere Regierung scheut keine Mühe und Mittel, um unsere Jugend zu furchtlosen, lebenstüchtigen und lebensfrohen Menschen zu erziehen.

Eine neue Aufgabe für die demokratische Schule in unserer Republik ist der polytechnische Unterricht an den allgemeinbildenden Schulen. Im polytechnischen Unterricht werden alle Schüler an die Technik und an die Produktion herangeführt. Eine gute Unterstützung dieses Unterrichts sind die Arbeitsgemeinschaften der Jungen Pioniere.

In Leipzig arbeitet besonders vorbildlich die Arbeitsgemeinschaft „Junge Eisenbahner“. Unsere Eisenbahner von morgen nehmen ihre Sache ernst. Ihre große Aufmerksamkeit wenden sie der Sicherheit der großen und kleinen Reisenden zu. Die Strecke der Pioniereisenbahn wird von Mitgliedern der Arbeitsgemeinschaft in Ordnung gehalten und fortwährend kontrolliert. – Der Junge Pionier Peter Häusler schraubt eine Verbindungslasche fest. – Klein ist die Pioniereisenbahn. Kleiner sind oft noch die Fahrgäste. Mit roter Mütze und „Kelle“ muß der „Aufsichter“, der Junge Pionier Diethard Krösche, alle Fragen der beiden kleinen „Touristen“ beantworten.



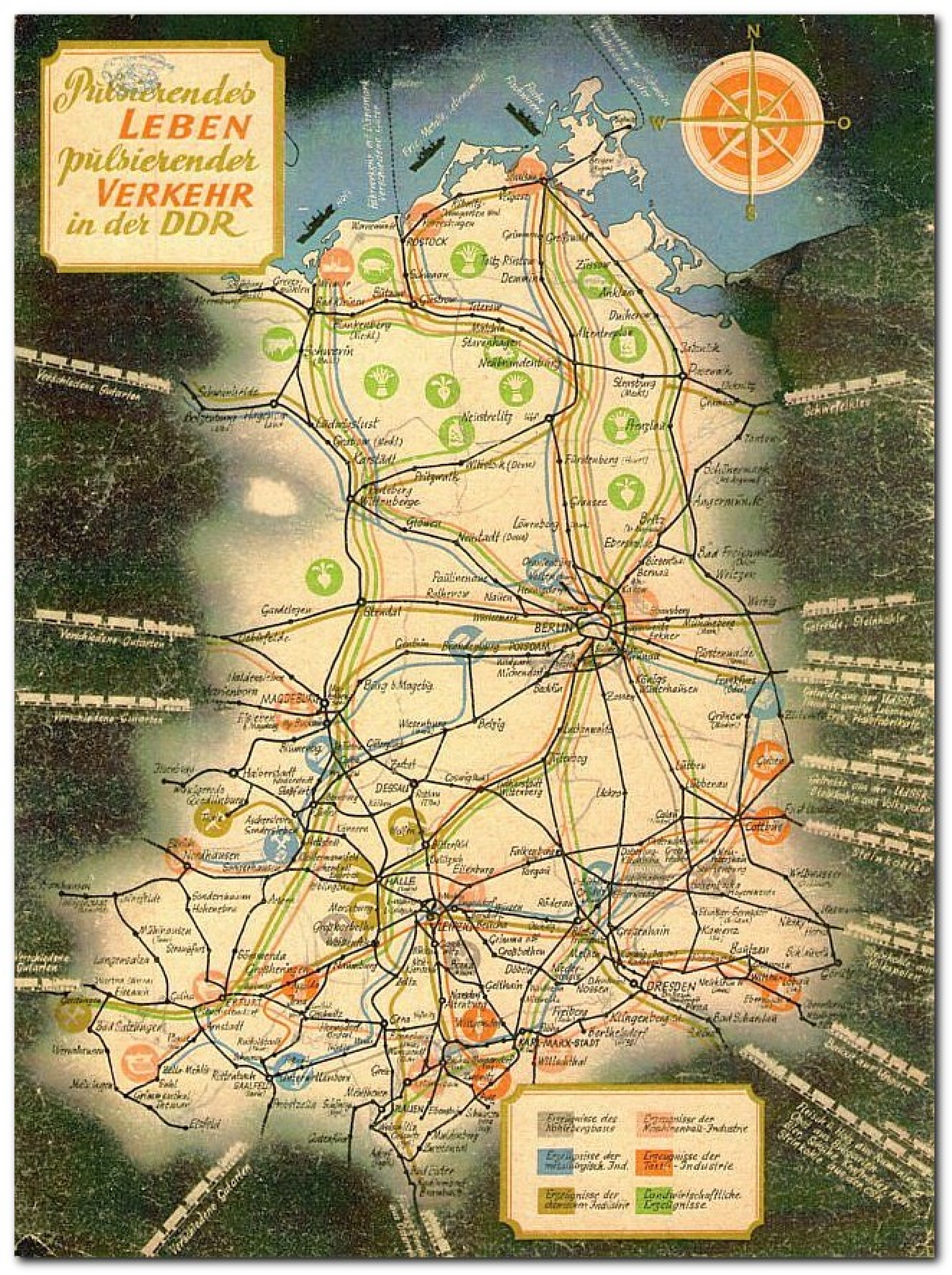
In Lernaktivs und Interessengemeinschaften werden von jungen Eisenbahnern und Jungen Pionieren Modelle von Lokomotiven, Wagen und Bahnanlagen mit großem Eifer angefertigt. – Kritisch beobachten dann die künftigen Eisenbahner den Lauf ihrer selbstgebauten Modellfahrzeuge.



Herausgeber: Ministerium für Verkehrswesen der Deutschen Demokratischen Republik.

Verantwortlich: Politische Verwaltung der Deutschen Reichsbahn. Redaktion: „Fahrt frei“, Wochenzeitung der deutschen Eisenbahner. Chefredakteur: Heinz Heiß, Berlin NO 18, Am Friedrichshain 22. Lizenz-Nr. 674. Druck: Druckhaus Einheit Leipzig III/18/211.


BERLIN-OSTBAHNHOF



Pulsierendes LEBEN pulsierender VERKEHR in der DDR
N
W
O
S
ROSTOCK
Stralsund
Greifswald
Demmin
Anklam
Neubrandenburg
Neustrelitz
Prenzlau
Angermünde
Wittenberge
Stendal
BERLIN
POTSDAM
Brandenburg
Frankfurt (Oder)
MAGDEBURG
Halberstadt
DESSAU
HALLE
LEIPZIG
Cottbus
Görlitz
DRESDEN
KARL-MARX-STADT
ERFURT
Gera
SAALFELD
PLAUEN
Bad Salzungen
Nordhausen